Conto corrente con la Posta

Anno 76° — Numero 274

GAZZETTA UFFICIALE DEL REGNO D'ITALIA

PARTE PRIMA

Roma - Lunedì, 25 novembre 1935 - Anno XIV

SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI — TELEFONI: 50-107 - 50-033 - 53-914

SOMMARIO

LEGGI E DECRETI

PRESENTAZIONE DI DECRETI-LEGGE AL PARLAMENTO

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

SUPPLEMENTI ORDINARI

SUPPLEMENTO ALLA « GAZZETTA UFFICIALE » N. 274 DEL 25 NOVEMBRE 1935-XIV:

Bollettino delle obbligazioni, delle cartelle e degli altri titoli estratti per il rimborso e pel conferimento di premi n. 78: **Istituto per il credito navale:** Elenco dei titoli rappresentanti obbligazioni « serie speciale 5 per cento », obbligazioni 6,50 per cento serie ordinaria (1ª emissione) ed obbligazioni 6,50 per cento serie speciale « Società Italia » (Flotte riunite Cosulich, Lloyd Sabaudo, Navigazione generale) sorteggiate il 15 novembre 1935-XIV, ed elenco dei titoli sorteggiati nelle precedenti estrazioni e non ancora presentati pel rimborso.

(5938)

LEGGI E DECRETI

REGIO DECRETO-LEGGE 14 novembre 1935-XIV, n. 1969.
Assicurazione dei piroscafi della marina mercantile di bandiera italiana.

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il decreto-legge 29 aprile 1923, n. 966, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473 e successive disposizioni modificative ed integrative;

Visto l'art. 3, n. 2, della legge 31 gennaio 1926, n. 100;

Visto il decreto-legge 22 luglio 1932, n. 870, convertito nella legge 20 dicembre 1932, n. 1887;

Visto l'art. 3, n. 5 del decreto-legge 12 luglio 1934, n. 1290, convertito nella legge 12 febbraio 1935, n. 303;

Ritenuta la necessità assoluta e l'urgenza di provvedere all'integrazione della capacità di copertura dei rischi di ordinaria navigazione da parte del mercato assicurativo nazionale;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Capo del Governo, Primo Ministro Segretario di Stato, Ministro per le corporazioni, di concerto con i Ministri per le finanze e per le comunicazioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. — L'autorizzazione data all'Istituto nazionale delle assicurazioni con l'art. 1 del decreto-legge 22 luglio 1932, n. 870, è estesa, fino al 31 dicembre 1937, con le modalità ed i limiti contenuti nel decreto stesso e negli articoli seguenti all'assicurazione delle unità della marina mercantile di bandiera italiana aventi un valore superiore al minimo, che sarà determinato con decisione del Comitato interministeriale costituito ai sensi dell'art. 7 del R. decreto-legge 22 luglio 1932, n. 870, decisione da approvarsi dai Ministri per le finanze, per le comunicazioni e per le corporazioni.

Art. 2. — I rischi di cui al precedente articolo saranno assunti per ogni nave nei limiti delle somme eventualmente non coperte, o che non sarà possibile coprire di assicurazione dalle compagnie di assicurazione trasporti, in base alla loro rispettiva potenzialità, alla più ampia ripartizione dei rischi di navigazione della marina mercantile tra le compagnie medesime ed alla riassicurazione di cui al seguente comma.

Le compagnie di assicurazione autorizzate ad esercitare l'assicurazione nel Regno provvederanno, senza che occorra alcuna speciale autorizzazione statutaria o governativa, ad assumere in riassicurazione, in base alla loro rispettiva potenzialità, quote di rischi di assicurazione di cui al precedente comma, che eccedano la capacità di copertura delle compagnie di assicurazione trasporti.

Art. 3. — Per i piroscafi della marina mercantile da passeggeri, che appartengano a flotte che eccedono la valutazione di L. 2.000.000, le valutazioni per le singole unità da assicurare, le condizioni ed i premi di assicurazione, l'assegnazione in assicurazione od i riparti in coassicurazione fra le compagnie assuntrici dei rischi debbono, a cura sia delle società armatrici, sia degli assicuratori, essere sottoposte, un mese prima della data di decorrenza annuale delle polizze, al nulla osta del Ministero delle corporazioni, che, ai fini della applicazione delle norme di cui al precedente articolo, sentirà in merito il Comitato interministeriale costituito ai sensi dell'art. 7 del decreto-legge 22 luglio 1932, n. 870.

Art. 4. — Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Il Ministro proponente è autorizzato alla presentazione del relativo disegno di legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 novembre 1935 - Anno XIV

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DI REVEL — BENNI.

Visto, *il Guardasigilli*: SOLMI.
Registrato alla Corte dei conti, addì 22 novembre 1935 - Anno XIV
Atti del Governo, registro 366, foglio 116. — MANCINI.

REGIO DECRETO 4 ottobre 1935-XIII, n. 1970.
Indennità di equipaggiamento agli ufficiali e sottufficiali destinati in Africa Orientale.

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 6 luglio 1933, n. 999, sull'ordinamento organico per l'Eritrea e la Somalia Italiana e le successive modificazioni;

Visto il R. decreto 17 dicembre 1931, n. 1786, che approva l'ordinamento per il Regio corpo di truppe coloniali dell'Eritrea, e le successive modificazioni;

Visto il R. decreto 4 luglio 1910, n. 562, relativo all'ordinamento amministrativo per la Somalia Italiana, e le successive modificazioni;

Visto il R. decreto 31 ottobre 1923, n. 2505, riflettente il trattamento degli ufficiali del Regio Esercito che prestano in colonia servizio di carattere militare, e le successive modificazioni;

Visto il R. decreto-legge 15 agosto 1924, n. 1646, sul trattamento economico del personale della Regia marina destinato a terra nelle colonie;

Udito il Consiglio superiore coloniale;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Capo del Governo, Primo Ministro Segretario di Stato, Ministro Segretario di Stato per le colonie, per la guerra, per la marina e per l'aeronautica, di concerto con il Ministro per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. — Per contingenti ragioni di mobilitazione o di sicurezza del territorio delle colonie dell'Africa Orientale i comandanti delle truppe coloniali dell'Eritrea e della Somalia Italiana possono essere scelti anche fra gli ufficiali generali di grado non superiore a quello di generale di corpo d'armata.

Per le medesime ragioni possono essere messi a disposizione del Ministero delle colonie ufficiali generali di brigata, di divisione e di corpo d'armata in più di quelli previsti dagli organici dei Regi corpi.

Art. 2. — La misura dell'indennità di equipaggiamento per gli ufficiali generali di cui al precedente articolo, anche se non rivestano la carica comandante di Regio corpo, è stabilita in L. 4000, se aventi grado di generale di corpo d'armata, ed in L. 3500, se aventi grado di generale di divisione o di generale di brigata.

Art. 3. — Agli ufficiali della Regia aeronautica appartenenti alle forze aeree dell'Eritrea e della Somalia Italiana ed agli ufficiali facenti parte di comandi, reparti e servizi organici del Regio esercito o della Regia aeronautica, temporaneamente impiegati per il presidio e la sicurezza delle colonie dell'Africa Orientale, compete l'indennità di equipaggiamento stabilita per i pari grado dei Regi corpi.

Ai primi capitani l'indennità è corrisposta nella misura fissata per i maggiori dei Regi corpi.

Nei casi previsti dal presente articolo l'indennità di equipaggiamento è pagabile all'atto della destinazione in colonia.

Art. 4. — Ai marescialli del Regio esercito, all'atto della destinazione nei Regi corpi di truppe coloniali dell'Eritrea e della Somalia Italiana o della promozione a tale grado, quando già si trovino a prestare servizio nei detti Regi corpi, è dovuta un'indennità di equipaggiamento di L. 800 una volta tanto.

Art. 5. — Ai marescialli facenti parte di comandi, reparti e servizi organici del Regio esercito, temporaneamente impiegati per il presidio e la sicurezza delle colonie dell'Africa Orientale in più dei comandi, reparti e servizi dei Regi corpi, compete, all'atto della destinazione in colonia, l'indennità di equipaggiamento stabilita per i pari grado dei Regi corpi.

Art. 6. — Ai sottufficiali della Regia aeronautica facenti parte delle forze aeree dell'Eritrea e della Somalia Italiana o inviati in dette colonie con reparti organici metropolitani per contingenti ragioni di mobilitazione o di sicurezza è dovuta, all'atto della destinazione in colonia, un'indennità vestiario di L. 800.

La stessa indennità compete ai sergenti della Regia aeronautica che conseguano la promozione a tale grado mentre si trovino a prestare servizio nelle dette forze aeree coloniali, fermo restando per essi il diritto all'indennità di L. 500, di cui all'art. 22 delle norme approvate con Regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1302, da corrispondersi all'atto del rimpatrio.

Art. 7. — Nei casi previsti dai precedenti articoli l'ufficiale od il sottufficiale che, dopo aver percepito l'indennità di equipaggiamento o di vestiario, non parte per ragioni indipendenti dall'amministrazione, è tenuto a restituirla.

Ne restituisce metà se rimpatria per motivi disciplinari prima che abbia compiuto un anno di servizio in colonia.

Per coloro che conseguano in colonia la promozione a maresciallo del Regio esercito od a sergente della Regia aeronautica l'anno di servizio si computa dalla data del provvedimento di promozione.

Art. 8. — L'amministrazione, per rivalersi del suo credito verso gli ufficiali ed i sottufficiali tenuti alla restituzione parziale o totale dell'indennità di equipaggiamento o di vestiario, ha anche diritto di fare la corrispondente ritenuta sullo stipendio o sugli assegni comunque dovuti.

Art. 9. — Il trattamento economico previsto dal presente decreto è esteso agli ufficiali e sottufficiali della Regia marina destinati a terra nelle colonie dell'Africa Orientale per le ragioni di cui all'art. 1.

L'indennità di equipaggiamento è però ridotta di un terzo per gli ufficiali ed è fissata in L. 400 per i sottufficiali se non aventi l'obbligo d'indossare la divisa coloniale.

Art. 10. — Le misure delle indennità di equipaggiamento e di vestiario di cui agli articoli precedenti sono soggette alle riduzioni fissate dai Regi decreti-legge 20 novembre 1930, n. 1491, e 14 aprile 1934, n. 561.

Art. 11. — Il presente decreto ha vigore dal 1° gennaio 1935-XIII.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 4 ottobre 1935 - Anno XIII

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DI REVEL.

Visto, *il Guardasigilli*: SOLMI.
Registrato alla Corte dei conti, addì 20 novembre 1935 - Anno XIV
Atti del Governo, registro 366, foglio 102. — MANCINI.

REGIO DECRETO 10 ottobre 1935-XIII, n. 1971.

Approvazione delle « Disposizioni per la prevenzione e la estinzione degli incendi a bordo delle navi mercantili ».

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il « Regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare » approvato con R. decreto n. 719 del 23 maggio 1932-X;

Ritenuto necessario di rivedere le norme prescritte dal detto Regolamento in materia di prevenzione od estinzione degli incendi a bordo delle navi mercantili, allo scopo di adeguarle alle sopravvenute esigenze della sicurezza della navigazione;

Sentito il Consiglio superiore della marina mercantile;

Sentito il Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro per le comunicazioni, di concerto con quelli per gli affari esteri e per la grazia e giustizia;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. — Sono approvate le unite « Disposizioni per la prevenzione e la estinzione degli incendi a bordo delle navi mercantili », firmate d'ordine Nostro dal Capo del Governo, primo ministro e ministro per gli affari esteri e dai ministri per le comunicazioni e per la grazia e giustizia, che modificano quelle contenute sulla stessa materia nel « Regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare » approvato con R. decreto n. 719 del 23 maggio 1932-X.

Art. 2. — Le disposizioni suddette entreranno in vigore due mesi dopo la pubblicazione del presente decreto ed avranno applicazione nei termini e con le modalità in esse indicati.

Alla data stessa s'intenderanno abrogate le diverse o contrarie disposizioni in materia contenute nel Regolamento citato all'art. 1.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 10 ottobre 1935 - Anno XIII

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — BENNI — SOLMI.

Visto, *il Guardasigilli*: SOLMI.

Registrato alla Corte dei conti, addì 15 novembre 1935 - Anno XIV
Atti del Governo, registro 366, foglio 71. — MANCINI.

Disposizioni per la prevenzione e la estinzione degli incendi a bordo delle navi mercantili.

CAPITOLO I. — DISPOSIZIONI GENERALI.

Art. 1. — Le disposizioni che seguono — quando in esse non sia diversamente stabilito — si applicano alle navi mercantili nazionali abilitate al trasporto di passeggeri in viaggi di lunga o breve navigazione, delle quali il Registro Italiano Navale ed Aeronautico (R.I.N. ed A.) approverà i piani fondamentali di costruzione posteriormente alla data di entrata in vigore delle disposizioni stesse.

Per le navi che alla data in cui le presenti disposizioni andranno in vigore siano già in esercizio, ovvero delle quali il R.I.N. ed A. abbia già approvato i piani fondamentali di costruzione, l'Amministrazione centrale della Marina mercantile, sentito il R.I.N. ed A., determinerà i provvedimenti da adottare per aumentare la sicurezza contro gli incendi in quanto risulti praticabile e ragionevole.

Quando nelle disposizioni che seguono, si cita il « Regolamento », s'intende il Regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare approvato con R. decreto 23 maggio 1932, n. 719.

Art. 2. — L'Amministrazione centrale della Marina mercantile, in seguito a motivata richiesta dell'armatore, sentito il parere del R.I.N. ed A., potrà sempre accordare esenzioni dall'applicazione delle disposizioni che seguono alle navi di cui al precedente art. 1:

1° quando il numero massimo dei passeggeri che saranno autorizzate a trasportare non superi 400, esclusi i passeggeri di cui sia, eventualmente autorizzato l'imbarco in soprannumero per brevi traversate sistemandoli in coperta e negli interponti;

2° quando abbiano stazza lorda inferiore a 6000 tonnellate, e siano abilitate a viaggi di breve navigazione, anche se il numero dei passeggeri che saranno autorizzate a trasportare superi quello indicato al precedente capoverso.

Art. 3. — Per l'applicazione delle disposizioni di cui nei capitoli seguenti si provvede con la procedura di cui appresso:

a) Navi i cui piani fondamentali di costruzione saranno approvati dal R.I.N. ed A. posteriormente alla data di entrata in vigore delle disposizioni predette.

L'armatore, assieme alla presentazione dei piani, nei casi previsti dall'art. 2, deve dichiarare quali esenzioni egli richieda.

Nell'approvazione dei piani e poi, durante la sorveglianza sulla costruzione della nave, il R.I.N. ed A. cura che le disposizioni siano debitamente applicate.

Nel certificato di classe rilasciato a costruzione ultimata e nei successivi rilasciati al termine di ogni periodo di classificazione, il R.I.N. ed A. appone speciale dichiarazione che la nave soddisfa alle disposizioni stesse, indicandovi, quando del caso, le esenzioni che siano state accordate.

Nel corso delle visite speciali ed ordinarie il R.I.N. ed A. deve accertare che la nave soddisfa alle disposizioni predette, salvo le esenzioni di cui dianzi detto. Riscontrando deficienze, provvede con criteri analoghi a quelli vigenti per la classificazione.

b) Navi in esercizio, ovvero i cui piani fondamentali di costruzione siano stati approvati dal R.I.N. ed A. anteriormente alla data di entrata in vigore delle disposizioni.

L'armatore, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore delle disposizioni stesse, dovrà presentare domanda delle eventuali esenzioni di cui agli articoli 1 e 2.

Il R.I.N. ed A. provvederà, d'accordo con l'armatore, alla esecuzione di quanto occorre in dipendenza delle determinazioni dell'Amministrazione centrale della marina mercantile in ragionevole termine di tempo, o in quel termine che l'Amministrazione predetta potrà avere eventualmente stabilito.

Quando la nave è in ordine per quanto riguarda le determinazioni stesse, il R.I.N. ed A. appone sul certificato di classe la dichiarazione di cui al 3° comma del § *a*) di questo articolo.

Nel corso delle successive visite speciali ed ordinarie il R.I.N. ed A. provvederà come dispone il comma quarto del summenzionato paragrafo.

c) È sempre in facoltà dell'Autorità marittima, in qualunque tempo, di far accertare con visita occasionale del R.I.N. ed A., la rispondenza della nave alle presenti disposizioni. Sul risultato della visita il R.I.N. ed A., riferirà alla predetta Autorità.

CAPITOLO II. — PARTICOLARI DI COSTRUZIONI - PRESCRIZIONI VARIE.

Art. 4. — *Compartimentazione di incendio - Paratie tagliafuoco.* — La compartimentazione di incendio deve essere strettamente connessa con la compartimentazione di galleggiabilità.

La nave deve risultare suddivisa per tutta la sua lunghezza, dal fondo al ponte di sovrastruttura più elevata, in adeguato numero di compartimenti mediante paratie trasversali.

Il numero dei compartimenti di isolamento del fuoco non sarà mai inferiore a tre.

La parte inferiore delle paratie suddette sarà sempre costituita da paratie principali di compartimentazione, opportunamente scelte, la parte superiore da vere e proprie paratie tagliafuoco in prolungamento della paratia di compartimentazione sino al ponte di sovrastruttura più elevato. Potrà essere ammesso uno scalino orizzontale fra la paratia di compartimentazione e quella tagliafuoco sovrastante, quando il R.I.N. ed A. ne riconosca la necessità, limitatamente al minor numero di costole che, caso per caso, risulterà necessario stabilire; il tratto di ponte collegante le due parti della paratia tagliafuoco sarà considerato parte integrante della medesima.

Art. 5. — *Distanza e struttura delle paratie tagliafuoco.* — La distanza media delle paratie tagliafuoco non dovrà superare metri 40.

A richiesta dell'armatore l'Amministrazione centrale della marina mercantile, sentito il parere del R.I.N. ed A., potrà autorizzare, in via eccezionale, distanze alquanto maggiori.

Le paratie tagliafuoco saranno costituite, per tutta l'altezza, di lamiera metallica. A partire dal ponte più basso ove sono sistemati alloggi per passeggeri, saranno rivestite di materia coibente, atta ad impedire, per un'ora almeno, la propagazione di un incendio il quale sviluppi temperatura di 815° C nelle vicinanze delle paratie medesime: il rivestimento di materia coibente non è prescritto per le faccie delle paratie tagliafuoco prospicienti locali di stiva o locali destinati all'apparato motore.

La relativa constatazione sarà fatta una volta tanto dal R.I.N. ed A. alla prima classificazione della nave od alla prima visita di accertamento.

Le porte praticate nelle paratie tagliafuoco dovranno soddisfare alle prescrizioni dell'art. 116 del Regolamento.

Art. 6. — *Ponti.* — Tutti i ponti, compreso quello che fa sistema con l'orlo superiore delle paratie tagliafuoco, dovranno essere completamente fasciati con lamiera metallica; parimenti il ponte di comando.

Art. 7. — *Motori a combustibile liquido con punto di infiammabilità inferiore a 65 gradi centigradi.* — L'impiego di tali motori è ammesso, in massima, per motoscafi ed altre imbarcazioni. Potrà essere ammesso per altri servizi di bordo, sempre nella minor misura possibile, quando il R.I.N. ed A. ne riconosca la necessità.

Art. 8. — *Dotazione di bordo inerenti ai combustibili liquidi ed agli olii leggeri. Depositi combustibili liquidi.* — Nelle navi che impiegano combustibile liquido per le motrici principali od ausiliarie o per le caldaie, i depositi di combustibili saranno costruiti e sistemati secondo le norme contenute nell'art. 51 del Regolamento.

Depositi olii leggeri. — Gli olii solventi volatili, benzina, acquaragia ed, in genere, le materie infiammabili, nelle quantità stretta-

mente indispensabili per gli usi di bordo, dovranno essere contenuti in speciali recipienti di tipo e costruizione approvati dal R.I.N. ed A., sistemati in locale chiuso tutto ferro possibilmente ubicato su ponte scoperto.

Detto locale dovrà essere dotato di estintori portatili ad anidride carbonica, di capacità adeguata, sistemati fuori del locale stesso, ma nelle sue immediate vicinanze.

È assolutamente vietato di conservare a bordo le dette materie nelle comuni latte del commercio.

Le prescrizioni del presente articolo si applicano anche alle navi da carico destinate a navigazione di lungo corso delle quali il R.I.N. ed A. approverà i disegni fondamentali di costruzione posteriormente alla data di entrata in vigore delle presenti disposizioni; derogando tuttavia dalla sistemazione dei depositi olii leggeri nel locale tutto ferro di cui al secondo capoverso, ed applicando quelle altre deroghe che l'Amministrazione centrale della Marina mercantile riterrà caso per caso di accordare.

Art. 9. — *Impianto di emergenza.* — L'impianto di emergenza è costituito dal gruppo elettrogeneratore autonomo di cui al n. 4 art. 60 del regolamento, dalla pompa di emergenza e sua motrice di cui al n. 13 comma *c*) art. 40 del regolamento, dagli accessori.

Il gruppo elettrogeneratore, la motrice della pompa di emergenza, la calderine o calderina annesse, se le motrici sono a vapore, le casse depositi combustile, devono essere sistemate in uno o più locali chiusi tutto ferro sopra il ponte delle paratie o ponte superiore.

Art. 10. — *Disegni.* — Per le navi di nuova costruzione insieme coi piani strutturali dovrà essere sottoposto alla preventiva approvazione del R.I.N ed A. un piano generale delle sistemazioni per la prevenzione e l'estinzione degli incendi. Nel progetto di tali sistemazioni si dovrà realizzare, in rapporto alla compartimentazione di sicurezza per l'incendio, la maggiore possibile autonomia di tutti i servizi inerenti all'incendio, nonchè dei servizi elettrici e di ventilazione.

CAPITOLO III. — Impianti di ventilazione.

Art. 11. — *Ventilazione meccanica.* — Per la ventilazione meccanica della nave, sarà, di massima, seguito il sistema della suddivisione trasversale: ogni compartimento sarà cioè servito da un impianto di ventilazione indipendente; ciascun impianto sarà connesso con le rispettive condotte di ventilazione.

È però ammesso anche il sistema di un collettore principale d'aria, nel quale immettano i vari apparecchi di ventilazione, provveduto di branchetti di derivazione a collettori d'aria secondari, che servono i singoli compartimenti.

Questo collettore principale traverserà le paratie tagliafuoco nella zona più elevata delle medesime, ed, in corrispondenza di ogni attraversamento, sarà sistemata una ventola manovrabile da ambo le parti della paratia, ovvero una coppia di ventole, una da una parte e l'altra dalla parte opposta della paratia, in modo da poter sempre isolare qualsiasi tronco del collettore principale. Nelle zone adiacenti alle paratie tagliafuoco il collettore principale dovrà essere costituito con lamiera di grossezza uguale a quella della paratia e dovrà essere a perfetta tenuta con la medesima.

Trombe di ventilazione. — Tutte le trombe di ventilazione fisse devono essere provvedute di un dispositivo a ventola, od equivalente, manovrabile dall'esterno, per chiudere le trombe medesime in caso di emergenza.

Le testate di trombe di aereazione al disopra di ponti scoperti devono essere a conveniente altezza sui ponti medesimi.

Art. 12. — *Interruzione della ventilazione.* — Sarà provveduto perchè la ventilazione meccanica, esclusi i locali, macchine e caldaie, possa essere prontamente arrestata totalmente o parzialmente, da un posto di manovra opportunamente ubicato.

La interruzione della ventilazione dei locali macchine e caldaie dovrà farsi solo dai locali medesimi e la relativa manovra dovrà trovarsi ad opportuna altezza, in modo da potersi effettuare in qualsiasi emergenza.

CAPITOLO IV. — Sistemazione degli alloggi.

Art. 13. — *Impiego del legno.* — Norma generale per l'arredamento e la decorazione degli alloggi dei passeggeri e del personale di bordo, sarà quello di non subordinare alcuna delle condizioni imposte dalle buone regole di costruzione e dalle esigenze della sicurezza contro gli incendi, alle esigenze decorative.

L'impiego del legno nell'allestimento della nave sarà ragionevolmente limitato. Le scaffalature dei depositi, cambuse, bagagliai, e locali analoghi saranno sempre metalliche, salvo le eccezioni che evidenti esigenze pratiche rendessero necessarie.

Art. 14. — *Rivestimento dei ponti.* — Per il rivestimento dei ponti è ammesso l'impiego di limoleum, cautchou e simili, purchè ad elevato punto di infiammabilità; in caso diverso dovranno usarsi sottofondi che corrispondano a tale requisito, come litosilo, ortoclor, sugherolite e simili.

L'impiego del legno per rivestimento dei ponti è ammesso soltanto nei ponti di passeggiata e nelle zone scoperte di altri ponti, nonchè nei corridoi di servizio soggetti a grande traffico.

Art. 15. — *Paratie divisionali - Rivestimenti vari.* — Il criterio di massima limitativo dell'impiego del legno di cui all'ultimo capoverso dell'art. 13, va particolarmente tenuto presente, per i locali destinati ad alloggi.

Specificatamente, per i locali predetti l'impiego di materiali metallici o comunque incombustibili, ovvero di legno sottoposto ad efficace processo di ingnifugazione, è prescritto nella misura necessaria per costituire, a mezzo delle paratie divisionali che delimitano nello stesso locale di interponte racchiuso fra paratie tagliafuoco consecutive i vari ambienti destinati ad alloggio, zone relativamente ristrette ove l'incendio resterà localizzato, risultando così molto più agevole ed efficace il lavoro di spegnimento.

Per l'ignifugazione del legno destinato a paratie, rivestimenti dei locali suddetti dovranno applicarsi procedimenti approvati dal R.I.N. ed A. Il R.I.N. ed A.provvederà a tutti gli accertamenti necessari per assicurarsi che il legno impiegato soddisfi alle condizioni suddette.

Il piano generale della sistemazione locali alloggi, con precisa indicazione di tutte le parti fisse o mobili che saranno costituite con materiale metallico o comunque incombustibile, delle altre parti fisse o mobili per le quali è previsto l'impiego di legno ignifugato, e di quelle per le quali è progettato l'impiego di legno non ignifugato, dovrà essere sottoposto all'approvazione del R.I.N. ed A., che concorderà con l'utente le varianti ritenute necessarie per realizzare soddisfacenti condizioni di sicurezza. In caso di insanabile disaccordo delibererà l'Amministrazione centrale della Marina mercantile sentite le due parti.

Art. 16. — *Scale.* — Tenute presenti le prescrizioni dell'art. 39, paragrafo 10 del Regolamento, ogni compartimento limitato da paratie tagliafuoco destinate ad alloggi passeggeri deve avere almeno due scale a struttura metallica, preferibilmente sistemate verso ciascuna delle estremità del compartimento.

Quando la lunghezza del compartimento sia inferiore a 25 metri, basterà una sola scala a struttura metallica opportunamente ubicata.

Art. 17. — *Ascensori e montacarichi.* — Quando esiste la garitta, questa deve essere costruita con materiale metallico, e risultare chiusa nella parte superiore.

Le porte di accesso alla cabina dell'ascensore, in corrispondenza dei diversi ponti, devono essere di tipo chiuso (non a giorno).

La cabina dell'ascensore deve sempre essere a pareti metalliche anche a giorno.

Art. 18. — *Disposizioni varie.* — Tutti i fanali a fiamma nuda dovranno essere provvisti di adeguata custodia che isoli la fiamma.

In tutti i locali di alloggio ove non sia fatto e mantenuto rigorosamente divieto di fumare, nei saloni, nelle cabine, nei dormitori, lungo i corridoi di transito, nei pianerottoli delle scale, ecc., saranno disposti porta cenere di tipo appropriato, ad acqua, o quanto meno a chiusura automatica.

Sulle navi provviste di cinematografo, le cabine ed i depositi del relativo materiale dovranno soddisfare ai requisiti di sicurezza contro gli incendi, approvati di volta in volta dal R.I.N. ed A.

Art. 19. — *Addobbi, cortinaggi e simili.* — Tutti i cortinaggi, materiali per imbottiture, per addobbi e simili, dovranno essere di sostanze di lenta combustione come lana, seta naturale, crine animale, ecc.

È ammesso l'uso di sostanze vegetali per imbottiture di materassi e cuscini per equipaggio e passeggeri di terza classe dei quali, a norma delle vigenti disposizioni, sia prescritto il rinnovo a brevi intervalli.

È altresì ammesso l'uso di altre sostanze per cortinaggi, addobbi, ecc., di cui al primo capoverso, purchè assoggettati a processo di ignifugazione approvato dal R.I.N. ed A.

Art. 20. — *Pitturazione e verniciatura.* — Per la pitturazione della carena, che precede il varo, si provvede con le apposite pitture anticorrosive ed antivegetative, e così di seguito durante l'esercizio.

Salvo quanto sopra detto, sia durante la costruzione che durante l'esercizio, è vietato per la pitturazione e verniciatura di tutte le parti metalliche della nave, l'uso di pitture o vernici alla nitro-cellulosa, e simili, facilmente infiammabili.

Per la pitturazione di paratie di legno, rivestimenti di legno, mobili di legno, quando si intenda applicarla, dovranno impiegarsi pitture e vernici di lenta combustione e che non diano luogo alla emissione di vapori infiammabili o tossici.

Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alle navi da carico.

Art. 21. — Per gli accertamenti, le analisi chimiche, ecc., inerenti ai processi di ignifugazione del legno od altri materiali incombustibili, nonchè alle qualità delle pitture e delle vernici da impiegarsi nelle navi e per incombenti analoghi, il R.I.N. ed A. potrà avvalersi del R. Istituto sperimentale - Sezione ferroviaria.

Art. 22. — *Sondaggio termometrico dei carbonili.* — Se viene adoperato per le caldaie principali o ausiliarie combustibile solido — carbone o mattonelle — i carbonili dovranno essere assoggettati ad accurata sorveglianza, al fine di prevenire ogni pericolo di com-

bustione spontanea. Saranno, a tale scopo, muniti di dispositivi opportunamente studiati e predisposti per il sondaggio termometrico.

Art. 23. — *Stracci e materiali di rifiuto in genere.* — Dovranno essere evitati agglomeramenti di stracci e materiali di rifiuto in genere in posizioni prossime a sorgenti di calore, o nelle quali si possano comunque determinare notevoli elevazioni di temperatura, sistemando nei locali medesimi e in varie posizioni, recipienti metallici portatili di deposito di tale materiale facilmente infiammabile, da vuotare man mano in tramogge di smaltimento fuori bordo, oppure in depositi maggiori opportunamente ubicati.

Art. 24. — *Porte in locali accessibili in navigazione.* — Le aperture esistenti nei locali protetti con anidride carbonica dovranno essere provviste di adeguati mezzi di chiusura atti ad impedire od ostacolare, in quanto sia praticamente possibile, la dispersione del gas.

CAPITOLO V. — IMPIANTO ELETTRICO.

Art. 25. — *Stazioni elettrogeneratrici.* — Sulle navi abilitate al trasporto dei passeggieri di stazza lorda uguale o superiore a tonnellate 25.000 la energia elettrica dovrà essere fornita da due distinte stazioni elettrogeneratrici sistemate in due locali distinti in rapporto alla compartimentazione di galleggiabilità, nonchè di incendio, e non adiacenti, fermo restando quanto prescrive l'art. 9 delle presenti disposizioni.

La potenza della stazione minore e della stazione di emergenza sommate, non dovrà essere inferiore ad un terzo della potenza totale.

Nel caso cui venga installato un unico quadro di comando nella stazione principale, le elettrogeneratrici installate nelle altre stazioni dovranno avere gli strumenti ed organi necessari per potere eventualmente essere comandate anche sul posto.

L'impianto elettrico sarà studiato in modo che le stazioni elettrogeneratrici possano, indipendentemente l'una dall'altra, alimentare all'occorrenza l'anello unico od i vari anelli di distribuzione, altresì i quadri secondari, in modo che ciascuna stazione elettrogeneratrice possa, in casi di necessità, provvedere sufficiente energia per i servizi elettrici di bordo indispensabili.

Per le navi di stazza lorda inferiore a 25.000 tonn., abilitate al trasporto dei passegieri, ove l'energia elettrica sia fornita da una unica stazione elettrogeneratrice, la potenza dell'impianto di emergenza dovrà essere sufficiente per provvedere, in aggiunta a quanto detrmina l'art. 60 del Regolamento:

alla manovra del timone se richiede energia elettrica;

alla manovra delle imbarcazioni se richiede energia elettrica;

al funzionamento dei macchinari ausiliari dell'apparato motore necessari per assicurare la navigazione a 12 nodi, qualora richiedano energia elettrica.

Art. 26. — *Tensione della corrente.* — La tensione della corrente ad uso di forza motrice, riscaldamento ed illuminazione, sarà stabilita dai Regolamenti del R.I.N. ed A.

Art. 27. — *Qualità dei cavi elettrici. — Fuori dei locali destinati ad alloggi*: Tutti i cavi elettrici che traversano locali non destinati ad alloggi dovranno essere del tipo sotto piombo e armati, o del tipo sotto piombo contenuti in tubi di ferro. Tutte le condutture elettriche dovranno essere sistemate in posizioni protette da danneggiamenti, in quanto possibile visibili ed agevolmente visitabili in tutto il loro percorso.

Nei locali destinati ad alloggi: In tutti i locali destinati ai passeggeri, agli ufficiali, all'equipaggio e, in genere, a sistemazione di abitabilità, i cavi elettrici di qualunque dimensione ed importanza e quale che sia il servizio cui sono destinati dovranno essere sempre del tipo sotto piombo armato; ovvero sotto piombo ed allora protetti da qualsiasi manomissione o danneggiamento meccanico in cassette continue di materiale incombustibile od in tubi metallici, in entrambi i casi foderati o verniciati internamente con materiale isolante.

Sistemazioni più semplici, approvate peraltro caso per caso da R.I.N. ed A., saranno ammesse per condutture con carico massimo non superiore al 25 Ampères; saranno pure ammesse per tutte le condutture nell'interno delle cabine.

Art. 28. — *Giunte e derivazioni.* — Qualunque giunta o derivazione dovrà essere fatta su morsetti e contenuta in cassette di metallo o di materiale incombustibile foderate o veniciate con materiale isolante, opportunamente foggiate per poter, come le boccole ed i terminali, essere innestate sensa soluzione di continuità con le cassette e i tubi porta cavi, oppure con i cavi qualora si tratti di cavi armati.

Le cassette ed i tubi porta cavi con relativi accessori dovranno essere collegati in modo efficiente con le strutture di supporto.

Art. 29. — *Valvole a fusibile.* — Ogni linea elettrica e tutte le sue derivazioni dovranno essere munite, a scelta dell'armatore, di valvole a fusibile, o di apparecchi automatici di interruzione di corrente debitamente tarati, le une e gli altri di soddisfazione del R.I.N. ed A.

Le valvole a fusibile dovranno avere custodie incombustibili e dimensioni diverse per i vari amperaggi; dovranno essere facilmente ispezionabili.

Una sufficiente scorta di fusibili per ciascuno amperaggio, debitamente tarati, e forniti da fabbriche idonee, dovrà essere tenuta sempre a bordo.

L'impiego di fusibili preparati a bordo è rigorosamente vietato.

Art. 30. — *Prese di corrente.* — È, in massima, vietato sistemare prese di corrente nelle cabine dei passeggeri e degli ufficiali e negli alloggi dell'equipaggio.

Nelle cabine dei passeggeri di classe è autorizzata una presa di corrente per l'applicazione di apparecchi elettrici di riscaldamento o di ventilazione. Tale presa di corrente dovrà essere di tipo speciale, tale da escludere la possibilità di applicarvi le usuali spine per uso di ferro da stiro, bollitori, ecc.

Di tipo speciale dovranno essere pure le prese di corrente sistemate negli interponti per alimentare gli apparecchi portatili per la pulizia dei locali o per altri analoghi servizi.

Art. 31. — *Lampade elettriche.* — È vietata la sistemazione di lampade elettriche nell'interno dei mobili delle cabine ed in genere delle vetrine per esposizione. In queste ultime tale sistemazione potrà essere ammessa purchè sia stata preventivamente approvata dal R.I.N. ed A.

Le lampade elettriche tubolari e quelle per luce indiretta nei saloni o altrove e le lampade dei lampadari, dovranno essere sistemate a distanza non inferiore a 30 cm. dalle pareti e dai soffitti. Sono ammesse distanze minori quando la zona di parete e soffitto prossima alla lampada è formata o rivestita di materiale incombustibile.

Art. 32. — *Apparecchi elettrici di riscaldamento.* — Potranno essere ammessi apparecchi elettrici di riscaldamento, purchè la temperatura alla superficie esterna di radiazione non superi in nessun caso 80° C.

I tipi prescelti dovranno essere sottoposti a preventiva approvazione del R.I.N. ed A.

Art. 33. — *Apparecchiatura.* — L'apparecchiatura dell'intero impianto elettrico dovrà corrispondere pienamente a tutte le esigenze della sicurezza e dovrà essere sottoposta alla preventiva approvazione del R.I.N. ed A., sia per quanto riguarda i tipi o modelli di ciascuno degli oggetti che lo compongono, sia per quanto riguarda i particolari di messa in opera.

CAPITOLO VI. — MEZZI PER SEGNALARE E COMBATTERE GLI INCENDI.

Art. 34. — *Mezzi per la segnalazione dell'incendio.* — Nelle stive, depositi diversi e locali in genere, ove la presenza di personale di bordo non sia continuativa, dovranno essere applicati mezzi adeguati per la segnalazione di ogni principio di incendio e, comunque, di ogni anormale sopraelevazione di temperatura.

I suddetti mezzi di segnalazione sono altresì obbligatori negli alloggi dei passeggeri per le navi di stazza lorda di 6000 tonnellate o più, abilitate a trasportare passeggeri in numero superiore a 400, esclusi i passeggeri di cui sia eventualmente autorizzato l'imbarco in soprannumero per brevi traversate sistemandoli in coperta o negli interponti.

Gli impianti di cui al presente articolo dovranno essere sottoposti alla preventiva approvazione del R.I.N. ed A., così per il tipo come per la determinazione dei locali cui vanno applicati.

Art. 35. — *Cortine tagliafuoco.* — Dove risulterà utile ed opportuno a giudizio del R.I.N. ed A., dovranno essere sistemate cortine di tessuto incombustibile. Tali cortine, fissate col lembo superiore e normalmente arrotolate in alto, dovranno potersi rapidamente abbassare in caso di incendio.

Art. 36. — *Estinzione a getto d'acqua. Pompe da incendio.* — Ogni nave deve essere provvista di pompe che abbiano mandata nella tubolatura da incendio, almeno nel numero determinato dal capitolo X del regolamento.

Una di queste pompe — fra quelle di maggiore capacità singola — deve essere sistemata in locale stagno diverso da quello ove sono sistemate le altre pompe.

La potenza complessiva delle pompe destinate al servizio di incendio, meno una tra quelle di maggiore capacità singola che potrebbe essere in avaria o smontata per manutenzione, dovrà essere tale da assicurare nella zona della nave più lontana dalle pompe stesse l'erogazione continua dell'acqua con pressione non inferiore a tre chilogrammi per centimetro quadrato misurata alle rispettive bocche di efflusso e nelle quantità sotto indicate:

16 litri al minuto secondo per navi di stazza lorda sotto 5000 tonnellate;

20 litri al minuto secondo per navi di 5000 ed oltre ma sotto 10.000 tonnellate;

24 litri al minuto secondo per navi di 10.000 ed oltre ma sotto 20.000 tonnellate;

28 litri al minuto secondo per navi di 20.000 ed oltre ma sotto 35.000 tonnellate;

32 litri al minuto secondo per navi di 35.000 tonnellate ed oltre.

Il diametro dei boccalini di erogazione non dovrà essere in nessun caso inferiore a 14 mm.

Per quanto riguarda il numero minimo e la distribuzione dei getti saranno osservate le norme dell'art. 119 del regolamento.

Così in navigazione, come in porto, una delle pompe sopra dette deve trovarsi immediatamente pronta a funzionare in qualsiasi momento.

Le navi di stazza lorda da 200 tonnellate in giù, anche se sono abilitate esclusivamente al trasporto di merci, fino al limite di 100 tonnellate, i pescherecci di qualunque stazza lorda oltre le 100 tonnellate, ed i galleggianti di 500 tonnellate di stazza lorda o più, devono avere una pompa a braccia od azionata da energia meccanica, provvista di tubolatura di aspirazione da fuori bordo, la quale non deve, possibilmente, attraversare le stive. La pompa deve essere fornita di raccordi, di manichette e degli accessori occorrenti per portare un getto d'acqua in qualsiasi locale della nave.

Collettori. — Le pompe destinate al servizio di incendio dovranno mandare in un collettore ad anello situato nell'interponte sovrastante il ponte delle paratie, od in un interponte superiore o sul ponte scoperto; le tratte longitudinali del collettore saranno estese sino oltre le paratie tagliafuoco estreme. Presso ciascuna faccia delle paratie tagliafuoco attraversate dal collettore, quando questo non è sistemato sul ponte scoperto, il collettore dovrà essere provvisto di valvole di intercettazione.

Il collettore e gli altri analoghi elementi della sistemazione saranno costituiti da tubi di ferro o acciaio di adeguata grossezza, di diametro approvato dal R.I.N. ed A.

Colonne montanti. — Dal collettore ad anello dovranno essere derivate, in ciascun compartimento compreso fra paratie tagliafuoco, non meno di quattro colonne montanti, costituite da tubi di sezione uguale alla metà della sezione del collettore, estese verticalmente in alto sino al ponte scoperto, ed in basso in quanto possa occorrere, provviste, in ciascun interponte, di branchetti, il più possibile corti, muniti di valvola di intercettazione e di terminale innesto-manichetta.

Manichette. — In ciascun interponte, ogni branchetto dovrà portare innestata una manichetta di lunghezza non inferiore a 12 metri, provvista di lancia. Le manichette arrotolate su adatto rullo saranno piazzate in adeguata custodia.

Tutte le manichette dovranno essere di forte tessuto non gommato a perfetta tenuta d'acqua ed avere diametro interno non inferiore a 50 mm.

I dispositivi di innesto saranno del tipo a baionetta, di rapida applicazione. I dispositivi di innesto e gli attacchi dei medesimi alla tubolatura di incendio dovranno essere eguali così da realizzare assoluta intercambiabilità.

Art. 37. — *Estinzione per mezzo di gas inerte.* — Le prescrizioni di questo articolo considerano specificamente gli impianti ad anidride carbonica — CO^2 —, ma valgono, in quanto applicabili, per qualunque altro impianto fisso a gas inerte di cui il R.I.N. ed A. autorizzi la sistemazione. Sono sempre esclusi gli impianti che impiegano gas tossici, o irritanti delle vie respiratorie, o comunque nocivi alle persone.

Ogni nave dovrà avere un impianto ad anidride carbonica, che consenta di combattere l'incendio senza aprire il locale nel quale l'incendio si è manifestato, per ciascuna stiva e carbonile; altresì per i locali tenuti normalmente chiusi e destinati a deposito di materiali in quantità e di qualità tali che il mezzo più sicuro ed efficiente per combattere incendi sviluppantisi nei medesimi sia la rapida immissione della anidride carbonica.

L'impianto predetto dovrà avere sistemazioni e capacità di gas per l'estinzione dell'incendio anche nei locali dell'apparato motore, quando per le caldaie o per le motrici principali sia fatto uso di combustibile liquido. Per detti locali potrà però sostituirsi un impianto fisso per la produzione di schiuma di sufficiente capacità.

Prescrizioni di sicurezza per l'impiego dell'anidride carbonica. — È sempre vietato l'impiego di anidride carbonica per l'estinzione di incendi nel ponte più basso ove esistono sistemazioni di alloggio e ponti sovrastanti; eccetto per i locali normalmente chiusi di cui al secondo capoverso precedente paragrafo di questo articolo.

È obbligo di immettere nelle cariche delle bombole congrue quantità di essenze aromatiche di odore caratteristico, inalterabili al contatto dell'anidride, e rapidamente volatili, affinchè possa essere subito avvertita la presenza del gas, sia essa dovuta ad eventuali fughe, o ad irregolare immissione.

Nei locali protetti con anidride carbonica, escluse le stive ed i carbonili, altresì i locali dell'apparato motore, dovrà essere provveduto efficiente dispositivo che avverta le persone, eventualmente presenti nel locale, di sortirne rapidamente.

Capacità dell'impianto ad anidride carbonica. — La dotazione di anidride carbonica per l'impianto fisso destinato alle stive ed agli altri locali chiusi dovrà essere non minore di quella necessaria per riempire di gas, a pressione atmosferica ed a 50° centigradi di temperatura, i 35/100 del volume lordo del più grande dei locali in cui esso debba essere convogliato.

Nel computo del volume lordo sopra accennato dovranno essere considerati i volumi di tutti i locali minori in diretta comunicazione col locale principale, a meno che le aperture di comunicazione non siano munite di porte da tenere permanentemente chiuse durante la navigazione.

Quando l'impianto è destinato altresì all'apparato motore, la dotazione suppletiva di gas dovrà essere non minore di quella necessaria per riempire di gas a pressione atmosferica ed a 50° centigradi di temperatura, i 35/100 del volume lordo:

a) del maggiore locale di caldaie a combustibile liquido dal fondo alla sommità delle caldaie stesse con limite massimo in altezza di metri sei;

b) del maggiore locale di motrici principali di propulsione a combustione interna, dal fondo a non più di sei metri di altezza.

Nel computo del detto volume dovranno venire inclusi i volumi dei locali in diretta comunicazione con quelli considerati, quando non ne siano separati da paratie stagne munite di porte stagne.

Sistemazione delle bombole. — La sistemazione delle bombole dovrà essere studiata e curata in modo da rendere facili le operazioni di sbarco ed imbarco per il rifornimento di anidride carbonica, e da permettere agevolmente le pesature di controllo.

Tubolature. — A complemento e integrazione di quanto prescrive l'art. 120, paragrafo 2, del regolamento, i gruppi di bombole dovranno immettere in un collettore portante le diramazioni per ciascuno dei locali cui l'impianto è destinato, con efficienti valvole di intercettazione all'origine. Ciascuno di tali tubi derivati sarà poi fornito in ciascun locale di derivazioni minori per la distribuzione del gas in punti opportunamente scelti.

Ciascuna tubolatura di distribuzione del gas dovrà avere in tutto il suo percorso sezione costante, di area minima non minore dell'area complessiva degli ultimi tubi di erogazione, assumendo per questi diametro interno non minore di 12 mm.

Saranno, in generale, evitate nelle tubolature di distribuzione variazioni di sezione che potrebbero dar luogo a dilatazione del gas e conseguente formazione di neve carbonica che ostruisce la tubolatura.

Salvo casi di assoluta necessità ammessa dal R.I.N. ed A., le tubolature di anidride carbonica non dovranno mai attraversare cabine e dormitori.

Organi di comando. — Gli organi di comando per l'apertura e chiusura delle bombole o gruppi di bombole destinate a protezione dei locali apparato motore, dovranno essere studiati e predisposti in modo da poter scaricare rapidamente ed in non più di due minuti primi in ciascun locale protetto, tre parti della anidride carbonica ad esso destinati.

Quadro dimostrativo dell'impianto. — Sul ponte di comando dovrà essere sistemato un quadro dal quale risultino in modo ben chiaro i locali protetti con anidride carbonica, il numero delle bombole da scaricare in ciascuno di essi e le istruzioni necessarie per la sicura messa in funzione dell'impianto.

Tale quadro sarà pure sistemato nel locale dell'impianto e nel posto principale di manovra dell'apparato motore.

Le disposizioni di questo articolo si applicano anche alle navi da carico, ai sensi del regolamento, hanno l'obbligo dell'impianto a gas inerte, salvo le deroghe che l'Amministrazione centrale della Marina mercantile riterrà di accordare, a richiesta dell'armatore, alle navi già in esercizio o in avanzata costruzione alla data di entrata in vigore delle presenti disposizioni, sentito il R.I.N. ed A.

Art. 38. — *Estinzione per mezzo di vapore acqueo.* — Per i piroscafi già in esercizio od in avanzata costruzione alla data in cui le presenti disposizioni andranno in vigore, l'Amministrazione centrale della Marina mercantile potrà autorizzare l'impiego dell'impianto per erogazione di vapore acqueo nelle stive e nelle carbonaie, qualora già esistente a bordo, o del quale, per navi in avanzata costruzione, è già in corso la fornitura, escludendo l'impianto a gas inerte di cui ai precedenti articoli.

L'impianto per erogazione di vapore acqueo nelle navi suddette ed altresì nelle navi da carico, che devono esserne provvedute ai sensi del regolamento, dovrà soddisfare alle prescrizioni che seguono, salvo le deroghe che l'Amministrazione centrale della Marina mercantile riterrà di accordare alle navi già in esercizio od in avanzata costruzione sentito il R.I.N. ed A.

Caldaie a servizio dell'impianto. — Il vapore per la estinzione di incendi nelle stive da carico e nelle carbonaie dovrà essere fornito dalle caldaie di ciascun compartimento e dalle caldaie ausiliarie, se ve ne sono.

In tutti i casi, dovrà essere immesso nel tubo principale o collettore di estinzione vapore saturo portato, mediante l'applicazione eventuale di adeguata valvola regolatrice, alla pressione di 7 kg. per centimetro quadrato.

Potenzialità dell'impianto. Tubolature. — La quantità di vapore che ciascuna delle fonti di alimentazione innanzi accennate dovrà essere in grado di fornire alle tubolature di estinzione sarà, in

ogni caso, non inferiore a quella necessaria a saturare i 50/100 del volume complessivo di tutte le stive e dei carbonili in non più di 15 minuti primi.

In base a tale condizione dovrà essere stabilita la minima sezione di ciascuno dei tubi adducenti il vapore dei vari compartimenti di caldaie al tubo principale o collettore di estinzione.

Il tubo principale di estinzione dovrà avere sezione costante, non minore della somma delle sezioni dei tubi secondari da esso derivati e non maggiore della sezione dei tubi di collegamento ai generatori di vapore. Esso, disposto longitudinalmente, in opportuna posizione, dovrà portare in una cassetta di distribuzione. Da tale cassetta di distribuzione dovranno partire i tubi secondari o le diramazioni ai locali da ciascuna di esse servite.

Ogni compartimento servito dall'impianto dovrà disporre di una complessiva sezione di tubi di vapore che permetta di saturarne completamente il volume in non più di 15 minuti primi.

I detti tubi avranno diametro non maggiore di 40 mm. e non minore di 25 mm., adottando più tubi quando la condizione sopra stabilita non possa essere realizzata con un tubo solo.

I tubi adducenti al tubo principale o collettore di estinzione dovranno essere muniti di valvola di intercettazione manovrabile da posizione sempre accessibile al disopra del ponte delle paratie.

Le valvole di intercettazione della cassetta distributrice di cui innanzi dovranno essere chiaramente contraddistinte mediante le indicazioni del compartimento da ciascuna servito.

La tubolatura di estinzione a vapore dovrà essere munita di tutti gli usuali accessori di sistemazione — rubinetti di spurgo, rivestimenti coibenti, difese, ecc. — tenendo presente la necessità di averla sempre sotto pressione e pronta all'uso durante la navigazione fino alle valvole di intercettazione e ammissione sulle cassette distributrici, senza che abbiano a determinarsi fughe di vapore o stillicidi nei vari compartimenti.

Art. 39. — *Estinzione per mezzo di schiuma.* — L'impianto fisso per la produzione di schiuma, quando sia adottato in sostituzione di un impianto fisso a gas inerte per i locali dell'apparato motore, dovrà avere tale potenzialità da proteggere efficacemente i locali delle caldaie, quelli delle motrici principali di propulsione e di altri macchinari, e quelli di calderine ausiliarie e pompe per combustibile liquido, tenendo presente che per la efficace protezione di un locale mediante erogazione di schiuma, occorre che questa sia prodotta almeno in quantità sufficiente a ricoprire in tutta la sua estensione il cielo del doppio fondo con uno strato di altezza non minore di 15 centimetri in tempo non superiore a 5 minuti primi.

Ubicazione dell'impianto. — L'impianto fisso a schiuma dovrà essere sistemato con tutti gli accessori in locale proprio, isolato, bene aereato e bene ventilato, così da evitare nello stesso temperature elevate che possano gravemente compromettere la efficienza dell'impianto.

Art. 40. — *Impianti a mescolanza di soluzioni chimiche.* — Negli impianti funzionanti per mescolanza di due soluzioni — basica l'una, acida l'altra — previamente preparate nei rispettivi serbatoi e portate attraverso due tubolature distinte a fare miscuglio ed a reagire alle bocche di erogazione:

a) se lo scorrimento dei due liquidi, attraverso i tubi, è ottenuto per gravitazione, i relativi serbatoi dovranno essere posti in posizione sufficientemente alta per assicurare l'erogazione della necessaria quantità dei due liquidi;

b) se lo scorrimento dei due liquidi, attraverso i tubi, è ottenuto per pressione determinata nei rispettivi serbatoi mediante introduzione di fluido gassoso, dovrà farsi uso esclusivamente di anidride carbonica contenuta in bombole convenientemente collegate coi serbatoi medesimi, in quantità sufficiente per assicurare l'erogazione dei due liquidi come nel caso precedente.

Negli impianti parimenti funzionanti per mescolanza di due liquidi, ma nei quali la mescolanza avviene nell'interno di una pompa che li aspira dai rispettivi serbatoi e li manda sotto forma di schiuma in una tubolatura di distribuzione, la pompa dovrà essere azionata da proprio motore indipendente; se il motore è elettrico dovrà essere connesso con un circuito normale di forza e col circuito di emergenza.

In ciascuno dei casi precedenti i serbatoi, le tubolature e le bombole dovranno avere adeguata robustezza e proporzionamento, tenendo presente: che la capacità dei serbatoi dovrà essere tale che il volume di schiuma generata sia assunto in non più di otto volte il volume complessivo dei liquidi generatori; che le tubolature dovranno avere abbondanti sezioni; che le bombole di anidride carbonica dovranno corrispondere alle caratteristiche di quelle usate per gli impianti fissi a gas inerte.

Art. 41. — *Impianti a polvere unica o doppia da sciogliere in acqua al momento dell'uso*:

a) Se la povere è contenuta in recipienti — accumulatori — nei quali sia, mediante immissione di acqua, generata la schiuma per incanalarla successivamente in un tubolatura di distribuzione per effetto della pressione stessa dell'acqua, i detti accumulatori dovranno essere situati il più possibile in vicinanza dei locali protetti.

b) Se la polvere è rifornita a mezzo di tramogge — generatori continui — sistemati su diramazioni di una tubolatura di acqua a pressione e munite inferiormente di eiettori della polvere funzionanti con la stessa pressione dell'acqua, convogliando la schiuma prodotta da ciascun generatore nel rispettivo tubo o manichetta di erogazione, il numero e la posizione di tali generatori dovranno essere opportunamente stabiliti ed i generatori stessi dovranno potersi rapidamente ed agevolmente mettere in posto ed in funzionamento.

La capacità ed il numero degli « accumulatori » nel caso *a*) ed il numero dei « generatori continui » da mantenere simultaneamente in azione nel caso *b*), saranno stabiliti, assumendo che ogni kg. di polvere dia luogo a dcm³ 80 di schiuma.

Art. 42. — *Altri sistemi.* — Saranno ammesse altre sistemazioni fisse per la produzione di schiuma purchè riconosciute dal R.I.N. ed A. di efficienza equivalente.

Art. 43. — *Estintori.* — Sulle navi mercantili, comprese quelle da carico, è vietato l'impiego di estintori il cui agente può determinare gas tossici: tetracloruro di carbonio, ecc.

Saranno impiegati, come in seguito è specificato, estintori del così detto tipo a schiuma, particolarmente efficaci per spegnere inizi di incendio determinati da combustibili liquidi; estintori del cosiddetto tipo a gas inerte o di altri *tipi approvati* per spegnere inizi di incendio determinati da qualunque materiale combustibile.

Quando l'inizio di incendio interessa macchinari o condutture elettriche, dovranno esclusivamente impiegarsi estintori a gas inerte specificatamente approvati dal R.I.N. ed A. pel caso di cui si tratta.

Quando negli articoli successivi si dice per brevità — estintori ad anidride carbonica — si intende che questo tipo può essere sostituito da altro di efficacia equivalente approvato dal R.I.N. ed A.

La manovra per azionare tutti gli estintori di ciascuna delle categorie suindicate imbarcati sulla stessa nave dovrà essere identica. Per le navi già in esercizio alla data in cui le presenti disposizioni andranno in vigore, l'Amministrazione centrale della Marina mercantile potrà accordare ragionevoli deroghe a questa prescrizione, su richiesta dell'armatore, sentito il R. I. N. ed A.

Le navi dovranno essere dotate dei seguenti estintori:

A) *Locali dell'apparato motore e di macchinari situati alla parte bassa dello scafo.*

a) *Nelle navi prive di impianti a combustibile liquido*:

N. 4 estintori a schiuma da 9 litri, sistemati in 4 punti opportunamente scelti e distanziati, in ciascuno dei compartimenti di caldaie principali od ausiliarie, delle motrici principali di propulsione o di altri macchinari.

N. 1 estintore a schiuma da 9 litri in ciascun locale di magazzeno o deposito o gruppo di locali minori fra loro comunicanti, compresi nella zona di scafo destinata alle sistemazioni dell'apparato motore e macchinari vari.

b) *Nelle navi fornite di impianto a combustibile liquido*:

1° *Piroscafi*: N. 4 estintori a schiuma da 9 litri, sistemati in 4 punti opportunamente scelti e distanziati, in ciascuno dei compartimenti di caldaie principali od ausiliarie, delle motrici principali di propulsione, e di altri macchinari.

N. 1 estintore a schiuma da 136 litri, fisso in opportuna posizione, per ciascuno dei compartimenti di caldaie principali od ausiliarie.

N. 1 estintore a schiuma da 45 litri per ciascun locale separato per pompe da combustibili, ove tale sistemazione esista.

N. 1 estintore a schiuma da 9 litri, in più, per ogni 1000 cavalli asse o frazione, di motori a combustione interna per macchinari ausiliari dell'apparato motore, o servizi diversi contenuti in ciascun locale oltre 4000 e fino a 6000 cavalli asse e n. 1 estintore a schiuma da 13 litri in più, per ogni 3000 cavalli asse o frazione oltre i seimila cavalli asse.

N. 1 estintore a schiuma da 9 litri in ciascun locale di magazzino o deposito o in gruppi di locali minori fra loro comunicanti, compresi nella zona di scafo destinata alle sistemazioni dello apparato motore e macchinari vari.

2° *Motonavi*: N. 4 estintori a schiuma da 9 litri, sistemati in 4 punti opportunamente scelti e distanziati, in ciascun compartimento delle motrici principali di propulsione e di altri macchinari.

N. 1 estintore a schiuma da 9 litri, in più, per ogni 1000 cavalli asse o frazione, di motori a combustione interna contenuti in ciascun locale, oltre 4000 e sino a 6000 cavalli asse.

N. 1 estintore a schiuma da 13 litri, in più, per ogni 3000 cavalli asse o frazione, oltre 6000 cavalli asse.

N. 1 estintore a schiuma da 136 litri, fisso in opportuna posizione, in ciascun locale delle motrici principali di propulsione.

N. 1 estintore a schiuma da 136 litri, fisso in opportuna posizione, in ciascun locale di caldaie ausiliarie, ove esistano.

N. 1 estintore a schiuma da 45 litri in ciascun locale separato di pompe da combustibile, ove tale sistemazione esista.

N. 1 estintore a schiuma da 9 litri in ciascun locale di magazzino o deposito o in gruppo di locali minori fra loro comunicanti, compresi nella zona di scafo destinata a sistemazione dell'apparato motore e macchinari vari.

B) *Locali vari.*

N. 1 estintore ad anidride carbonica da 5 kg. in ciascuno dei locali di timoneria e sala nautica annessi al ponte di comando.

N. 1 estintore ad anidride carbonica da 5 kg. nel locale macchinari di governo, a poppa.

N. 2 estintori ad anidride carbonica da 5 kg., o quel maggiore numero che il R. I. N. ed A. potrà determinare per potenze molto rilevanti, in ciascuna stazione elettrogeneratrice, compresa quella di emergenza.

N. 2 estintori ad anidride carbonica da 5 kg. in ciascun dei locali destinati alla radiotelegrafia e nella cabina cinematografica.

N. 1 estintore a schiuma da 9 litri in ciascun locale di cucina e nafta; un estintore in più se la cucina è molto grande.

N. 1 estintore ad anidride carbonica da 5 kg. in ciascun locale di pasticceria e panetteria (ove non esista altro estintore nelle vicinanze).

N. 2 estintori, uno a schiena da 9 litri ed uno ad anidride carbonica da 5 kg., in ciascuna cambusa principale.

N. 2 estintori, uno a schiuma da 9 litri ed uno ad anidride carbonica da kg. 5, nel locale tipografia.

N. 1 estintore ad anidride carbonica da 5 kg. in ciascuno dei depositi principali di biancheria pulita o materiale da letto, o deposito principale di biancheria sporca (ove non esista altro estintore nelle vicinanze).

N. 1 estintore ad anidride carbonica da 5 kg. in ciascun ripostiglio o piccolo deposito per riposterie, camerieri e simili, che contenga materiali facilmente infiammabili (ove non esista altro estintore nelle vicinanze).

N. 2 estintori, uno a schiuma da 9 litri ed uno ad anidride carbonica da 5 kg., in ciascun deposito di fanaleria, olio e pittura; così pure in ciascun deposito nostromo, ove non esista adeguato numero di estintori nelle vicinanze.

N. 1 estintore ad anidride carbonica da 5 kg. per i locali di posta, biglietteria, banca e cambiavalute e simili; 1 estintore in più se il locale è molto grande.

N. 1 estintore per ogni 15 metri quadrati di locale adibito ad auto rimessa; equamente ripartiti in estintori a schiuma da 9 litri ed estintori ad anidride carbonica da 5 kg.

Estintori ad anidride carbonica da 5 kg. convenientemente distribuiti in adeguato numero, a soddisfazione del R. I. N. ed A.:

a) nei corridoi adiacenti alle cabine dei passeggeri, ufficiali e sott'ufficiali;

b) nei locali collettivi dei passeggeri;

c) nei locali di alloggio dell'equipaggio, nei quali, previo consenso del R. I. N. ed A. gli estintori ad anidride carbonica possono essere, in parte, sostituiti con estintori a schiuma da 9 litri.

N. 1 estintore ad anidride carbonica da 5 kg. per ogni locale destinato a sale da pranzo, di concerto, di trattenimento e simili; numero adeguatamente aumentato in dipendenza della estensione del locale.

Sarà provveduto inoltre un adeguato numero di estintori di riserva per i vari tipi impiegati, da stabilirsi a giudizio del R. I. N. ed A.

Gli estintori di cui al presente articolo possono essere sostituiti con bombe ignifughe di *tipo approvato*, quando così il R. I. N. ed A. determini d'accordo con l'armatore.

Art. 44. — *Mezzi di controllo.* — Per gli impianti fissi ad anidride carbonica dovranno essere provvedute bilancie adatte per la pesatura di controllo delle grandi bombole. Detto controllo potrà anche eseguirsi mediante manometro, nel qual caso dovranno esistere a bordo opportune tabelle indicanti i pesi corrispondenti alle diverse temperature.

Dovrà essere provveduta almeno una bilancia di sufficiente precisione per controllare il peso delle cariche di anidride delle piccole bombole di lancio ad anidride carbonica negli estintori a polvere.

Per gli estintori ad anidride carbonica da 5 kg. o poco più, potrà essere usata una comune bilancia di bordo.

Art. 45. — *Materiali di riserva.* — Per assicurare l'efficienza, dopo un primo eventuale impiego, di taluni apparecchi destinati alla estinzione di incendi, deve essere provveduto il sotto indicato materiale di riserva:

cariche per un quinto di ciascun tipo di estintori a schiuma esistenti a bordo;

bombole di anidride carbonica da 25 a 30 kg. sufficiente per ricaricare con travaso diretto il 10 per cento degli estintori ad anidride carbonica sistemati a bordo;

n. 2 bombole di ossigeno e n. 3 filtri per ciascun autorespiratore;

n. 2 filtri di ricambio per ciascuna maschera per monossido di carbonio;

n. 2 filtri di ricambio per ciascuna maschera a filtro polivalente;

n. 1 accumulatore o pila per ciascuna lampada elettrica portatile.

CAPITOLO VII. — STAZIONE DEL FUOCO - VIGILI DEL FUOCO - OBBLIGHI DEL PERSONALE.

Art. 51. — Sulle navi di stazza lorda di 6.000 tonn. o più, abilitate a trasportare passeggeri in numero di 400 o più, esclusi i passeggeri di cui sia eventualmente autorizzato l'imbarco in soprannumero per brevi traversate sistemandoli in coperta e negli interponti, il servizio di prevenzione ed estinzione incendi deve essere accentrato in un locale detto *Stazione del fuoco.*

Sulle navi di cui al capoverso precedente deve essere costituita la *Squadra dei vigili del fuoco* specificatamente destinata e addestrata al servizio di prevenzione ed estinzione incendi secondo determina il seguito del presente capitolo.

Alla squadra suddetta è preposto un ufficiale di coperta, le cui attribuzioni e responsabilità sono determinate nel seguito del presente capitolo. La squadra è costituita dal carpentiere - capo squadra - e dal sottoindicato numero di uomini dell'equipaggio:

navi di stazza lorda di 40.000 tonn. o più: uomini 14;

navi di stazza lorda di 20.000 tonn. o più e sotto 40.000 tonn.; uomini 12;

navi di stazza lorda di 10.000 tonn. o più e sotto 20.000 tonn.; uomini 8;

navi di stazza lorda di 6.000 tonn. o più e sotto 10.000 tonn.; uomini 4.

Circa metà degli uomini che costituiscono la squadra dei vigili del fuoco, deve essere prescelta nel personale di camera - camerieri e garzoni - l'altra metà deve essere opportunamente prescelta fra le varie categorie dell'equipaggio, escluso il personale di macchina, e dovranno sempre farne parte almeno un operaio ed un elettricista.

Il personale destinato alla squadra del fuoco deve essere prescelto dal comandante con l'esclusivo criterio del massimo affidamento di buon servizio; per qualità morali, sentimento del dovere, spirito di iniziativa, robustezza e agilità fisica, abilità professionale nella propria categoria, perfetta conoscenza degli alloggi e delle comunicazioni fra i diversi locali della nave: a parità di affidamento sarà preferito il personale da maggior tempo imbarcato.

La destinazione della squadra suddetta deve essere, in quanto possibile, continuativa e duratura.

Art. 52. — La squadra vigili del fuoco deve alloggiare nella stazione omonima; gli attrezzi e apparecchi che costituiscono la dotazione personale di ciascun vigile, la dotazione complessiva della squadra — di cui al seguito del presente capitolo — devono essere convenientemente sistemati nella stazione medesima.

All'uopo, il locale che costituisce la stazione deve avere congrua capacità, deve essere provvisto di tutte le sistemazioni pel confortevole alloggio della squadra, per la custodia degli attrezzi e apparecchi di cui sopra detto.

La stazione del fuoco deve avere diretta e molto efficiente comunicazione — telefono o portavoce — col ponte di comando. Sulle navi di stazza lorda di 20.000 tonn. o più la comunicazione dovrà pure sussistere con almeno uno dei posti di guardia notturna negli alloggi passeggeri, prescelto o prescelti secondo, caso per caso, risulterà più opportuno.

La stazione del fuoco deve essere provvista di una campana elettrica azionata dal ponte di comando. Sulle navi di stazza lorda di 20.000 tonn. ed oltre, l'azionamento dovrà potersi effettuare anche dal posto o dai posti di guardia notturna negli alloggi passeggeri, di cui al precedente capoverso.

Tale campana sarà azionata per dare immediato *allerta* alla squadra, non appena viene scoperto un inizio di incendio: al *allerta* dovrà immediatamente seguire l'indicazione del posto ove l'inizio di incendio si è manifestato.

Art. 53. — Il personale che costituisce la squadra del fuoco, è esente dal servizio notturno: di giorno presta il servizio inerente al proprio grado e categoria.

Il personale suddetto indossa la divisa della propria categoria contrassegnata dal distintivo speciale — due ascie incrociate ed elmo su fondo rosso — su entrambe le maniche.

In porto, pure quando non siano a bordo passeggeri, almeno un terzo del personale suddetto deve essere sempre presente a bordo, pronto ad ogni evenienza.

Art. 54. — La dotazione personale di ciascun vigile del fuoco è costituita come segue:

Estitori portatili leggieri	n.	1
Giacche incombustibili	»	1
Cintura di cuoio con: scalpello, martello, chiave inglese, leva, picozza, cacciaviti assortiti, lampadina elettrica portatile	»	1
Maschere contro i fumi intensi provviste di filtro efficiente a neutralizzare il monossido di carbonio	»	1

In luogo della cintura, l'elettricista o gli elettricisti della squadra devono essere forniti di borsa con gli attrezzi del mestiere, fra i quali sempre un buon paio di guanti isolanti.

La dotazione complessiva della squadra è costituita come segue:

due maschere di riserva contro i fumi intensi — quattro per navi di stazza lorda di 20.000 tonnellate o più — provviste di filtro efficiente a neutralizzare il monossido di carbonio;

due coperte di amianto o altro materiale idoneo per soffocare inizi di incendio;

due estintori portatili leggieri;

una lampadina elettrica portatile di riserva per ciascun componente la squadra;

due cinture di cuoio e una borsa per elettricisti, fornita dei rispettivi attrezzi, di riserva;

l'apparecchio o gli apparecchi per la respirazione, prescritti dall'art. 123 del regolamento;

quattro buglioli di tela. Un cavetto di fibra vegetale di congrua lunghezza;

una scala portatile di lunghezza adeguata all'altezza di interponte, provvista di ganci ad una delle estremità, e di prolunga proporzionata all'altezza dei saloni. Scala e prolunga, sempre quando possibile, saranno sistemate nella zona centrale del locale passeggieri anzichè nella stazione del fuoco.

Art. 55. — Compete al direttore di macchina, che ne ha personale responsabilità e provvede a quanto occorre con personale di macchina:

la ottima manutenzione e lo stato di perfetta efficienza delle pompe di incendio, relative tubolature e valvole; degli impianti fissi a gas inerte e degli impianti fissi a schiuma ed a vapore, nonchè degli impianti portatili a schiuma specificamente destinati ai locali dell'apparato motore e locali annessi; dei mezzi per la segnalazione dell'incendio di cui all'art. 34 delle presenti disposizioni ovunque sistemati; la immediata azionabilità di una delle pompe da incendio di cui all'art. 36 delle presenti disposizioni.

Compete all'ufficiale di coperta preposto alla squadra vigili del fuoco, che ne ha personale responsabilità e provvede a quanto occorre col personale della squadra, e con personale che dovrà prontamente richiedere in via temporanea ogni qualvolta necessario:

la ottima manutenzione e lo stato di perfetta efficienza di tutti gli altri materiali e attrezzi esistenti a bordo per la prevenzione e l'estinzione degli incendi; compresi i mezzi di comunicazione e di *allerta* specificamente all'uopo prescritti dalle presenti disposizioni.

Alla manovra degli impianti fissi a gas inerte, degli impianti di estinzione a schiuma ed a vapore, deve essere destinato un drappello fisso, debitamente addestrato, costituito da personale di macchina. La forza del drappello deve essere tale che due uomini del medesimo facciano parte di ciascuna guardia in navigazione ed in porto.

L'impiego degli apparecchi per la respirazione, di cui all'art. 123 del regolamento, deve essere affidato ai drappelli fissi di cui al comma *c*) paragrafo 6 delle istruzioni allegate al regolamento, pag. 212.

La costituzione dei drappelli di cui ai precedenti capoversi deve risultare dal *Ruolo d'appello di destinazione incendio* di cui al summenzionato paragrafo 6.

Il personale che costituisce i drappelli suddetti, deve essere ben conosciuto da tutti gli ufficiali e sottufficiali di bordo.

Art. 56. — *a*) La manovra degli impianti fissi a gas inerte e a schiuma o a vapore, degli impianti portatili a schiuma specificamente destinati all'apparato motore, è tempestivamente ordinata dall'ufficiale di guardia in macchina, quando l'incendio si manifesta nei locali dell'apparato motore.

b) La manovra degli impianti fissi a gas inerte o a vapore è tempestivamente ordinata dal comandante o da chi per esso, secondo determinano le consegne di cui al presente capitolo, quando l'incendio si manifesta in locali diversi dall'apparato motore; altresì in locali dell'apparato motore se la nave è in porto.

c) Qualunque individuo dell'equipaggio che scorge qualsiasi fatto che possa determinare incendio come: scintillii da circuiti o apparechi elettrici, surriscaldamento di caloriferi e apparecchi elettrici in genere, anormale elevazione della temperatura nell'ambiente, odore di bruciato, ecc., deve immediatamente avvertirne l'ufficiale di guardia sul ponte di comando, in porto l'ufficiale di coperta di servizio.

d) Qualunque individuo dell'equipaggio che scorge indizio di incendio deve immediatamente avvertirne l'ufficiale di guardia sul ponte di comando, in porto l'ufficiale di coperta di servizio. Se nel raggiungere l'ufficiale predetto egli transita nelle vicinanze della stazione del fuoco, deve dare immediato *allerta* ai vigili: il locale ove l'indizio di incendio è stato scoperto, dovrà sempre essere precisato.

Al tempo stesso l'individuo dell'equipaggio che ha scoperto l'indizio di incendio, deve avvertire i camerati che incontra, e questi devono accorrere sul posto per dare immediata opera di spegnimento prima che l'incendio divampi; usando gli estintori portatili viciniori e servendosi di ogni altro mezzo a portata di mano utile all'uopo — coperte, tappeti e materassi di lana, getto d'acqua, ecc. — fino all'arrivo della squadra dei vigili del fuoco, alla quale allora dovranno prestare man forte.

e) Il personale di camera ha stretto obbligo, e deve avere precise consegne — il cui riassunto sarà affisso in appositi quadri nei locali passeggeri — di esercitare continuativa e massima vigilanza per rimuovere qualsiasi causa di incendio, per quanto futile possa sembrare, (fiammiferi semispenti); deve accudire a quanto è prescritto con i precedenti paragrafi *c*) e *d*) con massimo senso di responsabilità, con piena conoscenza dell'importanza di siffatti incumbenti per la sicurezza delle persone e della nave, contro la emergenza più grave e pericolosa che è appunto l'incendio, tenendo presente che l'immediato avviso e l'immediata azione per soffocarlo all'inizio, sono i mezzi all'uopo più efficienti.

f) Il personale di camera deve avere perfetta conoscenza dei mezzi più solleciti di comunicazione a distanza — telefono o portavoce — col ponte di comando e con la stazione dei vigili del fuoco.

Il personale suddetto, di guardia notturna negli alloggi, deve sempre essere provveduto di lampadina elettrica portatile. Particolare attenzione esso deve rivolgere alle cabine non occupate da passeggeri.

Art. 57. — La squadra dei vigili del fuoco e l'ufficiale ad essa preposto devono accorrere immediatamente coi propri attrezzi nel locale ove si è manifestato l'inizio di incendio; devono agire con la massima energia e sprezzo del pericolo per soffocarlo prima che divampi, rimuovendone al tempo stesso le cause — corti circuiti particolarmente; impedirne la propagazione, manovrando le porte tagliafuoco, intercettando le correnti d'aria, smantellando o rimuovendo rapidamente il materiale combustibile adiacente ai focolari, ecc.; devono continuare a combatterlo con ogni mezzo idoneo se malauguratamente non riescono a soffocarlo.

Frattanto, il comandante, o chi per esso, darà tutte le disposizioni necessarie a predisporne l'impiego dei mezzi di estinzione in grande stile, e ordinerà tale impiego non appena l'azione iniziale dei vigili del fuoco risultasse insufficiente.

Il drappello destinato all'impiego degli apparecchi di respirazione dovrà accorrere presso il locale ove l'incendio si è manifestato, indossare gli apparecchi, e tenersi pronto agli ordini.

Se l'incendio si è manifestato nei locali dell'apparato motore, stive, carbonaie, locali chiusi in genere protetti col gas inerte, la squadra vigili del fuoco, il drappello di cui al precedente capoverso, dovranno radunarsi al più presto nelle vicinanze, in attesa di ordini.

Art. 58. — Le disposizioni dei precedenti articoli, che interessano l'equipaggio, dovranno essere bene spiegate ed inculcate durante le esercitazioni incendio di cui al paragrafo 6 delle istruzioni allegate al regolamento, pag. 212.

Art. 59. — A complemento e integrazione del *Ruolo di appello di destinazione incendio* di cui al paragrafo 6° delle Istruzioni allegate al regolamento, pag. 211; il comandante — sentito il direttore di macchina — e tenuto debito conto delle peculiari sistemazioni della nave, deve formare precise e chiare — se pure succinte — *consegne* che determinino le norme per l'impiego degli impianti fissi di estinzione, l'arresto della ventilazione, l'azionamento delle pompe di incendio, nonchè le norme cui devono attenersi la squadra dei vigili del fuoco, ed i drappelli destinati alla manovra degli impianti fissi di estinzione e all'impiego degli apparecchi per la respirazione; tutto in conformità di quanto determina in materia il citato paragrafo 6° delle istruzioni allegate al regolamento, nonchè le presenti disposizioni.

Copia delle consegne suddette deve essere affissa in apposito quadro sul ponte di comando, nel posto principale di manovra dell'apparato motore, nel posto di manovra degli impianti fissi a gas inerte e a schiuma, nella stazione del fuoco.

Tutti gli ufficiali e sottufficiali di bordo, così di coperta come di macchina, devono avere perfetta conoscenza di tali consegne e tenerne buona memoria.

Art. 60. — Le disposizioni dei precedenti articoli di questo capitolo VII, limitatamente a quanto riguarda l'organizzazione e l'impiego dell'equipaggio, per la prevenzione ed estinzione incendi, devono essere applicate su tutte le navi da passeggeri; altresì sulle navi da carico abilitate alla navigazione di lungo corso, in relazione ai mezzi di prevenzione ed estinzione che dette navi hanno obbligo di avere.

Art. 61. — L'ufficiale di coperta preposto alla squadra dei vigili del fuoco deve, sotto la propria responsabilità:

a) provvedere con frequenti ispezioni e prove, che tutto il materiale destinato alla prevenzione e all'estinzione degli incendi — esclusi gli impianti e materiali di competenza del direttore di macchina — sia sempre mantenuto in stato di perfetta efficienza;

b) curare l'addestramento dei vigili del fuoco all'appropriato impiego del materiale predetto, in relazione alle caratteristiche iniziali dell'incendio e al suo eventuale sviluppo; con istruzione intensiva in primo tempo, poi con frequenti esercitazioni periodiche durante le quali proverà l'efficienza dei materiali, apparecchi, mezzi di comunicazione, ecc.;

c) curare l'addestramento dei vigili al servizio di ronda, che richiede la perfetta conoscenza della nave, della ubicazione dei telefoni, portavoce, estintori portatili, ecc., sopra tutto richiede alto sentimento del dovere e della responsabilità, acuto spirito di osservazione, olfatto fino e buona vista per sorprendere i minimi indizi di incendio o delle circostanze specificate al comma c) dell'art. 56, che possono determinarlo;

d) disporre i turni del servizio di ronda e invigilare che procedano con la massima regolarità;

e) addestrare all'impiego degli estintori portatili il personale di bordo in genere e specialmente quello che avrà maggiore occasione di scoprire ogni indizio di incendio in dipendenza del servizio cui è addetto. Inculcare a tutti l'obbligo di avvertire immediatamente l'ufficiale di guardia sul ponte di comando — l'ufficiale di servizio in porto — e la stazione del fuoco di ogni indizio di incendio o di circostanze che possono determinarlo;

f) finalmente, raggiungere al più presto la squadra vigili del fuoco nella località ove si è manifestato l'indizio di incendio, e dirigere l'azione iniziale di spegnimento fino all'intervento del comandante o chi per lui.

In porto, i doveri e le responsabilità dell'ufficiale preposto alla squadra dei vigili del fuoco sono, in sua assenza, integralmente assunti dall'ufficiale di servizio. Pertanto tutti gli ufficiali di coperta devono avere buona conoscenza dei doveri suddetti, e competenza per bene esercitarli.

In massima, il servizio in porto sarà regolato in modo che il carpentiere, capo squadra dei vigili del fuoco, sia presente a bordo durante le assenze dell'ufficiale preposto alla squadra.

Art. 62. — La squadra dei vigili del fuoco deve:

a) accudire, con scrupolo e senso di responsabilità massimi, al servizio di ronda per la prevenzione degli incendi.

Tale servizio deve essere organizzato in modo che tutti gli interponti, relativi corridoi, saloni e locali in genere, escluse le cabine occupate da passeggeri, siano ispezionati accuratamente almeno una volta durante il giorno, almeno due volte durante la notte;

b) provvedere all'accurata manutenzione dei materiali, attrezzi e apparecchi per l'estinzione dell'incendio, esclusi gli impianti di competenza del direttore di macchina;

c) provare almeno una volta nelle 24 ore l'efficienza dei telefoni e portavoce, nonchè delle suonerie che interessano direttamente il suo servizio, e delle lampade elettriche portatili;

d) accorrere, ben provvista di attrezzi, non appena abbia notizia di incendio, in qualsiasi locale. Radunarsi prontamente nelle adiacenze del locale apparato motore, stiva, carbonaia o altro locale chiuso, in cui l'inizio di incendio siasi manifestato.

Attenersi nell'uno e nell'altro caso alle prescrizioni dell'art. 57.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE.

Art. 63. — Le vernici e pitture alla nitrocellulosa, e altre facilmente infiammabili, eventualmente applicate in locali interni di navi in esercizio, dovranno essere rimosse nel termine massimo di quattro mesi dalla data in cui le presenti disposizioni andranno in vigore.

Questo provvedimento va applicato altresì alle navi da carico.

L'Amministrazione centrale della marina mercantile avrà facoltà di accordare brevi proroghe, su giustificata domanda dell'armatore.

Art. 64. — L'Amministrazione centrale della marina mercantile emanerà le necessarie istruzioni per l'applicazione delle presenti disposizioni.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Capo del Governo, Ministro per gli affari esteri: MUSSOLINI.
Il Ministro per le comunicazioni: BENNI.
Il Ministro per la grazia e giustizia: SOLMI.

REGIO DECRETO 26 settembre 1935-XIII, n. 1972.

Erezione in ente morale della Cassa scolastica dell'Istituto tecnico inferiore pareggiato di Tolmezzo.

N. 1972. R. decreto 26 settembre 1935, col quale, sulla proposta del Ministro per l'educazione nazionale; viene eretta in Ente morale la Cassa scolastica dell'Istituto tecnico inferiore pareggiato di Tolmezzo, e ne è approvato lo statuto.

Visto, *il Guardasigilli*: SOLMI.
Registrato alla Corte dei conti, addì 12 novembre 1935 - Anno XIV.

REGIO DECRETO 20 maggio 1935-XIII, n. 1973.

Autorizzazione alla Cassa scolastica del Regio istituto magistrale « Carlo Tenca » ad accettare una donazione.

N. 1973. R. decreto 20 maggio 1935, col quale, sulla proposta del Ministro per l'educazione nazionale, la Cassa scolastica del Regio istituto magistrale « Carlo Tenca » di Milano, viene autorizzata ad accettare la donazione di L. 25.000 disposta a favore della Cassa stessa dalla prof.ssa Adele Sordelli, in memoria della sorella prof.ssa Piera Sordelli, già insegnante nel predetto Istituto, affinchè con la rendita annua siano adempiuti i fini indicati nell'atto di donazione rogato dal notaio Marco Odescalchi, addì 29 luglio 1932-X in Milano.

Visto, *il Guardasigilli*: SOLMI.
Registrato alla Corte dei conti, addì 18 novembre 1935 - Anno XIV

REGIO DECRETO 12 settembre 1935-XIII, n. 1974.

Dichiarazione formale dei fini della Confraternita detta Congregazione della SS. Addolorata in Monreale (Palermo).

N. 1974. R. decreto 12 settembre 1935, col quale, sulla proposta del Capo del Governo, Primo Ministro Segretario di Stato, Ministro per l'interno, viene provveduto all'accertamento dello scopo prevalente di culto nei riguardi della Confraternita detta Congregazione della SS. Addolorata in Monreale (Palermo).

Visto, *il Guardasigilli*: SOLMI.
Registrato alla Corte dei conti, addì 12 novembre 1935 - Anno XIV

DECRETO MINISTERIALE 12 novembre 1935-XIV.

Autorizzazione al Banco di Napoli ad istituire una propria filiale sulla piazza di Asmara.

IL MINISTRO PER LE FINANZE
DI CONCERTO CON
IL MINISTRO PER L'AGRICOLTURA E LE FORESTE

Visti i Regi decreti-legge 7 settembre 1926, n. 1511, e 6 novembre 1926, n. 1830, convertiti nelle leggi 23 giugno 1927, nn. 1107 e 1108, recanti provvedimenti sulla tutela del risparmio;

Sentito il Ministero per le colonie;

Decreta:

Il Banco di Napoli, con sede in Napoli, è autorizzato a istituire una propria filiale sulla piazza di Asmara.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 12 novembre 1935 - Anno XIV

Il Ministro per le finanze: DI REVEL.
Il Ministro per l'agricoltura e le foreste: ROSSONI.

(5983)

DECRETO MINISTERIALE 22 novembre 1935-XIV.

Determinazione delle misure delle scorte di prodotti petroliferi che debbono essere conservate nei depositi di oli minerali.

IL MINISTRO PER LE CORPORAZIONI

Visto il R. decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1741, convertito nella legge 8 febbraio 1934, n. 367, concernente la disciplina dell'importazione, lavorazione, deposito e distribuzione degli oli minerali e dei carburanti;

Visto il R. decreto-legge 24 ottobre 1935, n. 1925, concernente le scorte di riserva degli oli minerali;

Decreta:

Art. 1. — È fatto obbligo alle ditte, che gestiscono depositi di oli minerali, di capacità geometrica superiore ai 500 mc., di costituire e mantenere, a titolo di scorta intangibile, un quantitativo di benzina e di fuel-oil (olio combustibile) non inferiore al 70 % della capacità dei serbatoi normalmente destinati a contenere tali prodotti, e per gli altri prodotti petroliferi, non inferiore al 30 % della capacità dei serbatoi relativi.

La scorta di riserva, nella misura di cui al comma precedente, deve risultare integralmente costituita entro 20 giorni dalla data di pubblicazione del presente decreto.

Entro cinque giorni successivi a tale data i concessionari ed i gestori dovranno far pervenire al Ministero delle corporazioni una dichiarazione con la specificazione dei depositi nei quali hanno costituito la scorta suindicata.

Art. 2. — Per i depositi aventi capacità geometrica inferiore a 500 mc. la scorta dovrà essere non inferiore al 50 % per la benzina e fuel-oil (olio combustibile) ed al 30 % per gli altri prodotti petroliferi, dei relativi serbatoi.

Art. 3. — Restano fermi gli eventuali maggiori obblighi di scorta che ai titolari di licenze generali di importazione di oli minerali derivino dai rispettivi decreti di licenza.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 22 novembre 1935 - Anno XIV

(5981) p. *Il Ministro*: LANTINI.

DECRETO MINISTERIALE 16 novembre 1935-XIV.

Nomina del commissario governativo per la Cassa rurale di Rose (Cosenza).

IL MINISTRO PER L'AGRICOLTURA E PER LE FORESTE

Veduta la legge 6 giugno 1932, n. 656, sull'ordinamento delle Casse rurali ed agrarie, modificata con la legge 25 gennaio 1934, n. 186;

Considerato che le presenti condizioni della Cassa rurale di Rose (Cosenza) rendono opportune lo scioglimento del suo Consiglio di amministrazione e la nomina di un commissario governativo;

Veduta la lettera del 27 ottobre 1935 n. 3736-2 di S. E. il prefetto di Cosenza:

Decreta:

Il Consiglio di amministrazione della Cassa rurale di Rose (Cosenza) è sciolto e il sig. Domenico Fiorese di Francesco è nominato commissario governativo della Cassa stessa con le attribuzioni di cui all'art. 20 della legge 6 giugno 1932, n. 656, modificato con la legge 25 gennaio 1934, n. 186.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 16 novembre 1935 - Anno XIV

Il Ministro: ROSSONI.

(5985)

DECRETO MINISTERIALE 16 novembre 1935-XIV.

Approvazione di una nuova tariffa di assicurazione sulla durata della vita umana presentata dalla Società di assicurazione Riunione Adriatica di Sicurtà con sede in Trieste.

IL CAPO DEL GOVERNO
PRIMO MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
MINISTRO PER LE CORPORAZIONI

Visto il R. decreto-legge 29 aprile 1923, n. 966, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, e le successive disposizioni modificative ed integrative;

Visto il regolamento approvato con R. decreto 4 gennaio 1925, n. 63, modificato con R. decreto 4 marzo 1926, n. 519;

Visto il R. decreto-legge 20 settembre 1935, n. 1684, per la emissione di una nuova rendita 5 per cento;

Vista la domanda della Società di assicurazione Riunione Adriatica di Sicurtà, con sede in Trieste, intesa ad ottenere l'approvazione di una nuova tariffa di assicurazione sulla durata della vita umana, di capitali in titoli della suddetta rendita 5 per cento;

Vista la relazione tecnica, le basi demografiche e finanziarie adottate per il calcolo dei premi puri, dei premi lordi e delle riserve matematiche;

Decreta:

Sono approvate, secondo il testo allegato debitamente autenticato, la seguente tariffa di assicurazione e le relative condizioni di polizza presentate dalla Società di assicurazione Riunione Adriatica di Sicurtà, con sede in Trieste:

Tariffa relativa all'assicurazione mista, a premio annuo, di un capitale, costituito da titoli di rendita 5 per cento di cui al R. decreto-legge 20 settembre 1935, n. 1684, pagabile ad un'epoca prestabilita in caso di vita dell'assicurato, o immediatamente in caso di premorienza.

Roma, addì 16 novembre 1935 - Anno XIV

p. *Il Ministro*: LANTINI.

(5982)

PRESENTAZIONE DI DECRETI-LEGGE AL PARLAMENTO

MINISTERO DELLE FINANZE

S. E. il Ministro per le finanze, in data 20 corrente, ha presentato alla Camera dei deputati il disegno di legge relativo alla conversione in legge del R. decreto-legge 23 settembre 1935-XIII, n. 1723, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa dei vari Ministeri ed ai bilanci di Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1935-36, nonchè altri indifferibili provvedimenti, e convalidazione dei Regi decreti 2 agosto 1935-XIII, n. 1513, 12 settembre 1935-XIII, n. 1674, e 23 settembre 1935-XIII, n. 1706, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo.

(5986)

S. E. il Ministro per le finanze, in data 20 corrente ha presentato alla Camera dei deputati il disegno di legge relativo alla conversione in legge del R. decreto-legge 23 settembre 1935-XIII, n. 1742, concernente depositi di nafta per la Regia marina.

(5987)

Agli effetti dell'art. 3 della legge 31 gennaio 1926, n. 100, si notifica che S. E. il Ministro per le finanze ha, in data 14 novembre 1935-XIV, rimesso alla Ecc.ma Presidenza del Senato del Regno il disegno di legge per la conversione in legge del R. decreto-legge 23 settembre 1935-XIII, n. 1713, concernente l'eliminazione del rame dalle merci considerate dal R. decreto-legge 14 aprile 1934, n. 564.

(5988)

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 della legge 31 gennaio 1926, n. 100, si comunica che S. E. il Capo del Governo, Primo Ministro Segretario di Stato, e S. E. il Ministro per le finanze, in data 20 novembre 1935-XIV, hanno trasmesso alla Camera dei deputati il disegno di legge per la conversione in legge del R. decreto-legge 20 settembre 1935-XIII, n. 1684, concernente l'emissione del prestito nazionale « Rendita 5 per cento ».

(5989)

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

Agli effetti dell'art. 3 della legge 31 gennaio 1926, n. 100, si notifica che in data 20 novembre 1935-XIV, il Ministro per le comunicazioni ha rimesso alla Ecc.ma Presidenza della Camera dei deputati il disegno di legge per la conversione in legge del R. decreto-legge 10 ottobre 1935-XIII, n. 1909, contenente modifiche alle norme per il pagamento del contributo straordinario accordato per il completamento della ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo.

(5990)

MINISTERO DELL'INTERNO

Agli effetti dell'art. 3 della legge 31 gennaio 1926, n. 100, si notifica che S. E. il Capo del Governo, Primo Ministro Segretario di Stato, Ministro per l'interno, ha presentato alla Presidenza del Senato, in data 15 novembre 1935-XIV, il disegno di legge per la conversione in legge del R. decreto-legge 4 ottobre 1935, n. 1842, recante norme per la concessione all'« Unione Italiana Ciechi » della esclusività della fabbricazione e vendita ai Comuni delle piastrine di contrassegno per l'imposta sui cani.

(5991)

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

MINISTERO DELLE CORPORAZIONI

UFFICIO DELLA PROPRIETÀ INTELLETTUALE

Elenco n. 20 dei trasferimenti di privative industriali registrati nel 1935.

N. 12947 trascritto il 2 marzo 1932.

Trasferimento totale dalla Soc. An. Marmi Sintetici, a Genova, a Cecchi Aristide, a Genova, della privativa industriale n. 290552 reg. gen.; con decorrenza dal 27 giugno 1930 per l'invenzione dal titolo:

« Marmo sintetico e suo procedimento di produzione ».

(Atto di cessione del 15 gennaio 1932, registrato il 16 gennaio 1932 all'ufficio demaniale di Genova, n. 15241, vol. 651, atti privati).

N. 12948 trascritto il 31 marzo 1932.

Trasferimento totale da Frölich Ervino e Heckl Oscar, il 1° a Trieste e il 2° a Torino, all'Ufficio Tecnico Impianti Nafta Autovaporizzanti Soc. An. (U.T.I.N.A.), a Trieste, della privativa industriale n. 288170 reg. gen.; con decorrenza dal 25 marzo 1931 per l'invenzione dal titolo:

« Generatore di vapore d'acqua ».

(Atto di cessione del 15 ottobre 1931, registrato il 21 ottobre 1931 all'ufficio demaniale di Trieste, n. 4815, vol. 46, atti privati).

N. 12949 trascritto il 3 marzo 1932.

Trasferimento totale da Fauser Giacomo, a Novara, alla Montecatini Soc. Gen. per l'Industria Mineraria ed Agricola, Soc. An., a Milano, della privativa industriale n. 304524 reg. gen.; con decorrenza dal 15 gennaio 1932 per l'invenzione dal titolo:

« Processo per la preparazione di nitrato sodico e potassico ».

(Atto di cessione del 16 febbraio 1932, registrato il 17 febbraio 1932 all'ufficio demaniale di Milano, n. 1401, vol. 3379, atti privati).

N. 12950 trascritto il 9 marzo 1932.
Trasferimento totale da Hopkinson Ernest e The Hartford Rubber Works Co., a New York ed a Hartford, alla Morgan e Wright, a Detroit della privativa industriale n. 213578 reg. gen.; vol. 628, n. 156 reg. att., con decorrenza dal 15 settembre 1922, per l'invenzione dal titolo:
« Perfectionnements apportés à la fabrication des enveloppes de bandages pnéumatiques ».
(Atto di cessione del 30 gennaio 1932 registrato il 5 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Milano, n. 70211, vol. 3413, atti privati).

N. 12951 trascritto il 9 marzo 1932.
Trasferimento totale da Hilgers Ernst, a Düsseldorf-Oberkassel alla N. V. Maatschappij tot Beheer en Exploitatie van Octrooien, a L'Aja, della privativa industriale n. 280449 reg. gen.; con decorrenza dal 19 giugno 1929 per l'invenzione dal titolo:
« Processo per il raffreddamento delle lastre di vetro » .
(Atto di cessione del 18 febbraio 1932, registrato il 1° marzo 1932 all'ufficio demaniale di Milano, n. 68505, vol. 3412 atti privati).

N. 12952 trascritto il 10 marzo 1932.
Trasferimento totale da Gerard Emile, a Bruxelles a Jeunehomme Diedonné e Forest della privativa industriale n. 279637 reg. gen.; con decorrenza dal 20 maggio 1929 per l'invenzione dal titolo:
« Perfezionamento ai dispositivi di soccorso a motore ad essenza per le installazioni alimentate con energia elettrica ».
(Atto di cessione del 22 febbraio 1932, registrato il 5 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 30132, vol. 432, atti privati).

N. 12953 trascritto l'11 marzo 1932.
Trasferimento totale da Scardovi Ermanno, a Milano, a Panigadi Aureliano, a Rho (Milano), della privativa industriale n. 297395 reg. gen.; con decorrenza dal 16 settembre 1930 per l'invenzione dal titolo:
« Dispositivo per ottenere doppio stiro sugli anelli di filatura ».
(Atto di cessione dell'8 marzo 1932, registrato il 10 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Milano, n. 1514, vol. 3411, atti privati).

N. 12954 trascritto il 12 marzo 1932.
Trasferimento totale dalla Soc. An. Cartiere Reali, a Venezia, alla Soc. An. Cartiere Burgo, a Verzuolo (Cuneo), della privativa industriale n. 273554 reg. gen.; con decorrenza dal 23 ottobre 1928 per l'invenzione dal titolo:
« Innovazione nei sacchi di carta con valvole a chiusura automatica ».
(Per fusione di società come da certificato del Tribunale di Cuneo del 22 gennaio 1932).

N. 12955 trascritto il 12 marzo 1932.
Trasferimento totale dalla Soc. An. Cartiere Reali, a Venezia, alla Soc. An. Cartiere Burgo, a Verzuolo (Cuneo), della privativa industriale n. 283406 reg. gen.; con decorrenza dal 26 ottobre 1929 per l'invenzione dal titolo:
« Innovazioni nei sacchi di carta destinati a contenere materie che con le loro azioni chimiche possono danneggiare i sacchi stessi ».
(Per fusione di società come da certificato del Tribunale di Cuneo del 22 gennaio 1932).

N. 12956 trascritto il 18 marzo 1932.
Trasferimento totale da Monfrini Luciano, a Milano, alla Soc. An. Calzature Vulcanus, a Milano, della privativa industriale numero 302493 reg. gen.; con decorrenza dal 17 ottobre 1931 per l'invenzione dal titolo:
« Procedimento per collegare la tomaia di calzature di cuoio alla suola di gomma mediante vulcanizzazione ».
(Atto di cessione del 9 marzo 1932, registrato il 14 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Gallarate, n. 1615, vol. 117, atti pubblici).

N. 12957 trascritto il 18 marzo 1932.
Trasferimento totale da Martin Léonard, a Parigi, a Donati Renato, a Roma, della privativa industriale n. 298458 reg. gen.; con decorrenza dal 21 maggio 1931 per l'invenzione dal titolo:
« Ruota per macchine volanti ed altre applicazioni con dispositivo di frenatura perfezionate a mezzo di un fluido sotto pressione ».
(Atto di cessione del 21 gennaio 1932, registrato il 12 febbraio 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 28054, vol. 431, atti privati).

N. 12958 trascritto il 10 marzo 1932.
Trasferimento totale dalla Fuller-Lehig Co., a Fulleston, alla Fuller Company, costituita con le leggi del Delaware, a Catasauqua, Penn., della privativa industriale n. 182255 reg. gen., vol. 521, n. 146 reg. att., con decorrenza dal 24 febbraio 1920 per l'invenzione dal titolo:
« Perfezionamenti nel trasporto di materiale polverizzato ».
(Atto di cessione del 22 settembre 1931, registrato il 7 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Torino, n. 33108, vol. 521, atti privati).

N. 12959 trascritto il 12 marzo 1932.
Trasferimento totale da Sacerdote Giulio, a Torino, a Muirhead James, a Glasgow, della privativa industriale n. 261808 reg. gen.; con decorrenza dal 2 settembre 1927 per l'invenzione dal titolo:
« Perfezionamenti ai dispositivi di ventilazione ».
(Dichiarazione di pertinenza da parte degli eredi del titolare del 26 febbraio 1932, registrato il 3 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Torino n. 8241, vol. 579, atti pubblici).

N. 12960 trascritto il 21 marzo 1932.
Trasferimento totale dalla Société Industrielle de la Cellulose S.I.D.A.C., a Gand, ala Società Italiana d'Applicazione Cellulosa S.I.D.A.C., a Milano, della privativa industriale n. 250656 reg. gen.; con decorrenza dal 25 giugno 1926 per l'invenzione dal titolo:
« Processo di fabbricazione di pellicole, fili, lamine e simili dalla viscosa ».
(Atto di cessione del 13 febbraio 1932, registrato il 14 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Torino, n. 33753, vol. 521, atti privati).

N. 12961 trascritto il 21 marzo 1932.
Trasferimento totale dalla Société Industrielle de la Cellulose S.I.D.A.C., a Gand, alla Società Italiana d'Applicazione Cellulosa S.I.D.A.C., a Milano, della privativa industriale n. 259790 reg. gen.; con decorrenza dal 28 aprile 1927 per l'invenzione dal titolo:
« Processo e macchina per l'essiccazione in continuo delle pellicole cellulosiche ».
(Atto di cessione del 13 febbraio 1932, registrato il 14 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Torino, n. 33753, vol. 521 atti privati).

N. 12962 trascritto il 21 marzo 1932.
Trasferimento totale dalla Société Industrielle de la Cellulose S.I.D.A.C., a Gand, alla Società Italiana d'Applicazione Cellulosa S.I.D.A.C., a Milano, della privativa industriale n. 289522 reg. gen.; con decorrenza dal 22 aprile 1930 per l'invenzione dal titolo:
« Apparecchio a cilindri rotanti per l'asciugamento di pelicole, nastri o simili, di cellulosa » e dell'attestato di complemento numero 301170 reg. gen.
(Atto di cessione del 13 febbraio 1932, registrato il 14 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Torino, n. 33753, vol. 521 atti privati).

N. 12963 trascritto il 21 marzo 1932.
Trasferimento totale dalla Société Industrielle de la Cellulose S.I.D.A.C., a Gand, alla Società Italiana d'Applicazione Cellulosa S.I.D.A.C., a Milano della privativa industriale n. 293674 reg. gen.; con decorrenza dal 24 ottobre 1930 per l'invenzione dal titolo:
« Sistema per essiccare nastri di pellicole, specialmente di pellicola trasparente ottenuta con derivati di cellulosa, per esempio viscosa rigenerata ».
(Atto di cessione del 13 febbraio 1932, registrato il 14 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Torino, n. 33753, vol. 521 atti privati).

N. 12964 trascritto il 21 marzo 1932.
Trasferimento totale dalla Société Industrielle de la Cellulose S.I.D.A.C., a Gand, alla Società Italiana d'Applicazione Cellulosa S.I.D.A.C., a Milano, della privativa industriale n. 293735 reg. gen.; con decorrenza dal 21 ottobre 1930 per l'invenzione dal titolo:
« Tamburo metallico per bagni specialmente bagni acidi destinati alla formazione di pellicole in nastri da derivati della cellulosa, per es. da viscosa rigenerata ».
(Atto di cessione del 13 febbraio 1932, registrato il 14 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Torino, n. 33753, vol. 521 atti privati).

N. 12965 trascritto il 31 marzo 1932.
Trasferimento totale da Barnes Blakeslee, a Roma, alla Soc. An. Prodotti Chimici Napoli, a Roma, della privativa industriale numero 285747 reg. gen.; con decorrenza dal 1° febbraio 1930 per l'invenzione dal titolo:
« Impianto per effettuare con lavoro continuo in ambiente chiuso la cristallizzazione, purificazione e centrifugazione di sali ottenuti dalle loro soluzioni acide ».
(Atto di cessione del 3 febbraio 1932, registrato l'8 febbraio 1932 all'ufficio demaniale di Civitavecchia, n. 1395, vol. 105, atti privati).

N. 12966 trascritto il 31 marzo 1932.
Trasferimento totale da Barnes Blakeslee, a Roma, alla Soc. An. Prodotti Chimici Napoli, a Roma, della privativa industriale numero 295375 reg. gen.; con decorrenza dal 17 gennaio 1931 per l'invenzione dal titolo:
« Apparecchio evaporatore specialmente adatto per ottenere sali cristallini come nitrato di potassio o simili dalle loro soluzioni ».
(Atto di cessione del 3 febbraio 1932, registrato l'8 febbraio 1932 all'ufficio demaniale di Civitavecchia, n. 1395, vol. 105, atti privati).

N. 12967 trascritto il 31 marzo 1932.
Trasferimento totale da Barnes Blakeslee, a Roma, alla Soc. An. Prodotti Chimici Napoli ,a Roma, della privativa industriale numero 285809 reg. gen.; con decorrenza dal 1° febbraio 1930 per l'invenzione dal titolo:
« Apparecchio per attaccare con acidi, silicati allumino-potassici, come leucite e simili ».
(Atto di cessione del 3 febbraio 1932, registrato l'8 febbraio 1932 all'ufficio demaniale di Civitavecchia, n. 1395, vol. 105, atti privati).

N. 12968 trascritto il 1° aprile 1932.
Trasferimento totale da Straubel Harald, a Jena, alla ditta Carl Zeiss, a Jena, della privativa industriale n. 303139 reg. gen.; con decorrenza dal 1° dicembre 1931 per l'invenzione dal titolo:
« Oscillatore (o risuonatore) piezoelettrico a lastra ».
(Atto di cessione del 17 febbraio 1932, registrato il 21 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 16971, vol. 387, atti privati).

N. 12969 trascritto il 9 aprile 1932.
Trasferimento totale da Moog Otto, a Braunschweig (Germania), alla « Miag » Mühlenbau und Industrie A. G., a Braunschweig (Germania), della privativa industriale n. 294461 reg. gen.; con decorrenza dal 24 dicembre 1930 per l'invenzione dal titolo:
« Dispositivo di comando a servomotore per i cilindri d'alimentazione di macine a cilindri ».
(Atto di cessione del 15 marzo 1932, registrato il 6 aprile 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 33280, vol. 432, atti privati).

N. 12970 trascritto il 9 aprile 1932.
Trasferimento totale da Moog Otto, a Braunschweig (Germania), alla « Miag » Mühlenbau und Industrie A. G., a Braunschweig (Germania), della privativa industriale n. 265533 reg. gen.; con decorrenza dal 31 dicembre 1927 per l'invenzione dal titolo:
« Dispositivo regolatore per l'alimentazione di macine a cilindri ».
(Atto di cessione del 15 marzo 1932, registrato il 6 aprile 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 33280, vol. 432, atti privati).

N. 12971 trascritto il 9 aprile 1932.
Trasferimento totale da Blyte George Edward Kevin, ad Addiscombe, Surrey (Gr. Bret.), alla Buell Combustion (Foreign) Ltd., a Londra della privativa industriale n. 289875 reg. gen.; con decorrenza dal 3 giugno 1930 per l'invenzione dal titolo:
« Bruciatore per combustibile polverizzato con fiamma molto corta a sezione trasversale rettangolare ».
(Atto di cessione del 3 marzo 1932 registrato il 1° aprile 1932 all'ufficio demaniale di Roma n. 32732, vol. 430, atti privati).

N. 12972 trascritto il 18 aprile 1932.
Trasferimento totale dalla Société Internationale des Procédés Prudhomme Houdry, a Parigi, alla Compagnie Internationale pour la Fabrication des Essences et Pétroles, a Parigi, della privativa industriale n. 256723 reg. gen.; con decorrenza dal 4 marzo 1927 per l'invenzione dal titolo:
« Processo e dispositivo per la desolforazione a caldo di gas provenienti dalla distillazione o dalla pirogenazione di combustibili solidi liquidi e simili ».
(Cambiamento della denominazione sociale come da certificato del 22 febbraio 1932, registrato il 9 aprile 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 18395, vol. 388, atti privati).

N. 12973 trascritto il 18 aprile 1932.
Trasferimento totale dalla Société Internationale des Procédés Prudhomme Houdry, a Parigi, alla Compagnie Internationale pour la Fabrication des Essences et Pétroles, a Parigi, della privativa industriale n. 256457 reg. gen.; con decorrenza dall'8 marzo 1927 per l'invenzione dal titolo:
« Impianto per la fabbricazione di carburanti sintetici ».
(Cambiamento della denominazione sociale come da certificato del 22 febbraio 1932, registrato il 9 aprile 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 18395, vol. 388, atti privati).

N. 12974 trascritto il 18 aprile 1932.
Trasferimento totale dalla Société Internationale des Procédés Prudhomme Houdry, a Parigi, alla Compagnie Internationale pour la Fabrication des Essences et Pétroles, a Parigi, della privativa industriale n. 260765 reg. gen.; con decorrenza dal 20 luglio 1927 per l'invenzione dal titolo:
« Processo e dispositivi per la depurazione e l'arricchimento di gas a vapori di distillazione di sostanze di minor valore, destinate ad essere trasformate, mediante catalisi, in carburanti sintetici ».
(Cambiamento della denominazione sociale come da certificato del 22 febbraio 1932, registrato il 9 aprile 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 18395, vol. 388, atti privati).

N. 12975 trascritto il 18 aprile 1932.
Trasferimento totale dalla Compagnie Internationale pour la Fabrication des Essences et Pétroles, a Parigi, alla Houdry Process Corporation, a Dover, della privativa industriale n. 256723 reg. gen.; con decorrenza dal 4 marzo 1927 per l'invenzione dal titolo:
« Processo e dispositivo per la desolforazione a caldo di gas provenienti dalla distillazione o dalla pirogenazione di combustibili solidi, liquidi e simili ».
(Atto di cessione del 9 ottobre 1931, registrato il 12 aprile 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 33723, vol. 433, atti privati).

N. 12976 trascritto il 18 aprile 1932.
Trasferimento totale dalla Compagnie Internationale pour la Fabrication des Essences et Pétroles, a Parigi, alla Houdry Process Corporation, a Dover, della privativa industriale n. 256457 reg. gen.; con decorrenza dell'8 marzo 1927 per l'invenzione dal titolo:
« Impianto per la fabbricazione di carburanti sintetici ».
(Atto di cessione del 9 ottobre 1931, registrato il 12 aprile 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 33723, vol. 433, atti privati).

N. 12977 trascritto il 18 aprile 1932.
Trasferimento totale dalla Compagnie Internationale pour la Fabrication des Essences et Pétroles, a Parigi, alla Houdry Process Corporation, a Dover, della privativa industriale n. 260765 reg. gen.; con decorrenza dal 20 luglio 1931 per l'invenzione dal titolo:
« Processo e dispositivo per la depurazione e l'arricchimento dei gas a vapori di distillazione di sostanze di minor valore destinate ad essere trasformate mediante catalisi, in carburanti sintetici ».
(Atto di cessione del 9 ottobre 1931, registrato il 12 aprile 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 33723, vol. 433, atti privati).

N. 12978 trascritto il 22 aprile 1932.
Trasferimento totale dalla Compagnie Internationale pour la Fabrication des Essences et Pétroles, a Parigi, alla Houdry Process Corporation, a Dover, della privativa industriale n. 302811 reg. gen.; con decorrenza dal 12 novembre 1931 per l'invenzione dal titolo:
« Processo e dispositivi per il trattamento dei catrami iodati ed altri residui dell'industria petrolifera allo scopo di trasformarli in prodotti leggeri ».
(Atto di cessione dell'11 febbraio 1932, registrato il 19 aprile 1932 all'ufficio demaniale di Roma n. 34756, vol. 434, atti privati).

N. 12979 trascritto il 22 aprile 1932.
Trasferimento totale dalla Compagnie Internationale pour la Fabrication des Essences et Pétroles, a Parigi, alla Houdry Process Corporation, a Dover, della privativa industriale n. 302407 reg. gen.; con decorrenza dal 13 novembre 1931 per l'invenzione dal titolo:
« Processo e dispositivo per il trattamento continuo d'oli pesanti allo scopo di trasformarli in prodotti leggeri ».
(Atto di cessione dell'11 febbraio 1932, registrato il 19 aprile 1932 all'ufficio demaniale di Roma n. 34756, vol. 434, atti privati).

N. 12980 trascritto il 20 aprile 1932.
Trasferimento totale dalla Vetri Soffiati Muranesi-Venini & C., a Murano, alla Venini Società Anonima, a Milano, della privativa industriale n. 297787 reg. gen.; con decorrenza dal 4 aprile 1931 per l'invenzione dal titolo:
« Elemento di vetro ondulato diffusore ».
(Atto di cessione del 22 marzo 1932, registrato il 22 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Venezia, n. 10813, vol. 401, atti privati).

N. 12981 trascritto il 20 aprile 1932.
Trasferimento totale dalla Vetri Soffiati Muranesi-Venini & C., a Murano, alla Venini Società Anonima, a Milano, della privativa industriale n. 300471 reg. gen.; con decorrenza dal 5 settembre 1931 per l'invenzione dal titolo:
« Elemento di vetro tubolare per lampade e simili ».
(Atto di cessione del 22 marzo 1932, registrato il 22 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Venezia, n. 10813, vol. 401, atti privati).

N. 12982 trascritto il 22 aprile 1932.
Trasferimento totale da Nielsen Heinrich Waldemar, a Cardiff (Gr. Bret.), alla The Hygienic Manufactures and Supplies Co. Ltd., a Londra, della privativa industriale n. 268777 reg. gen.; con decorrenza dal 19 maggio 1928 per l'invenzione dal titolo:
« Perfezionamenti nelle macchine per riempire le bottiglie ed altri analoghi recipienti ».
(Atto di cessione del 22 febbraio 1932, registrato il 16 aprile 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 34331, vol. 432, atti privati).

N. 12983 trascritto il 26 aprile 1932.
Trasferimento totale da Ciaramponi Giovanni, a Roma, alla Soc. An. Esercizi Minerari, a Roma, della privativa industriale n. 285896 reg. gen.; con decorrenza dal 1° ottobre 1929 per l'invenzione dal titolo:
« Fertilizzante integrale costituito da mispichelio o da piriti in genere ».
(Atto di cessione del 23 aprile 1932, registrato il 25 aprile 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 15152, vol. 512, atti pubblici).

N. 12984 trascritto il 30 aprile 1932.
Trasferimento totale da Rühlemann Fritz, a Wolfsgrün (Germania) alla Dyckerhoff & Widmann A. G., a Dresda, della privativa industriale n. 280715 reg. gen.; con decorrenza dal 26 giugno 1929 per l'invenzione del titolo:
« Processo per la fabbricazione e il comando di pietre affilatrici di cemento per l'affilatura del legno ».
(Atto di cessione dell'8 marzo 1932, registrato il 22 aprile 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 34960, vol. 434, atti privati).

N. 12985 trascritto il 1° aprile 1932.
Trasferimento totale da Morgan Alfred, a Berlin-Charlottenburg, alla Bendix Aviation Corporation, a Chicago, Ill., della privativa in-

dustriale n. 302073 reg. gen.; con decorrenza dal 3 settembre 1930 per l'invenzione dal titolo:

« Dispositivo per la manovra automatica dell'innesto del motore delle automobili comandato dall'acceleratore a mezzo di un cilindro a stantuffo collegato col tubo di aspirazione del motore ».

(Atto di cessione del 20 novembre 1931, registrato il 9 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 30522, vol. 432, atti privati).

N. 12986 trascritto il 5 aprile 1932.

Trasferimento totale da Soriani Renato, a Milano, alla Soc. An. « Athena », a Milano, della privativa industriale n. 303708 reg. gen.; con decorrenza dall'11 dicembre 1931 per l'invenzione dal titolo:

« Macchina rotativa per spennare i volatili ».

(Atto di cessione del 1° aprile 1932, registrato il 4 aprile 1932 all'ufficio demaniale di Milano, n. 1673, vol. 3411, atti privati).

N. 12987 trascritto il 6 aprile 1932.

Trasferimento totale da Minerbi Alberto, a Bologna, alla « Alsa » Officine Costruzioni Meccaniche Sacchi & Pezzali, a Milano, della privativa industriale n. 290680 reg. gen.; con decorrenza dal 10 dicembre 1930 per l'invenzione dal titolo:

« Sistema di chiusura automatica dei sigilli comuni da imballaggio ».

(Atto di cessione del 30 marzo 1932, registrato il 4 aprile 1932 all'ufficio demaniale di Milano, n. 1672, vol. 3411 atti privati).

N. 12988 trascritto il 7 aprile 1932.

Trasferimento totale da Etoc René Ernest Marie, a Parigi, alla Société Publi-Diffusion (Soc. à responsabilité limitée), a Parigi, della privativa industriale n. 271174 reg. gen. con decorrenza dal 19 luglio 1928 per l'invenzione dal titolo:

« Apparecchio per pubblicità » e dell'attestato di complemento n. 274813 reg. gen.

(Atto di cessione del 31 dicembre 1931, registrato il 29 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 32500, vol. 432, atti privati).

N. 12989 trascritto il 25 aprile 1932.

Trasferimento totale da Gebrueder Palm, a Neukochen (Germania) alle Cartiere Burgo, a Milano, della privativa industriale numero n. 268134 reg. gen.; con decorrenza dal 27 marzo 1928 per l'invenzione dal titolo:

« Metodo di fabbricazione di cilindri con disegno a rilievo per ottenere disegni figurati a colore su bande di carta cartoncino o cartone nonchè cilindri prodotti con il detto metodo ».

(Atto di cessione del 26 gennaio 1932, registrato il 24 febbraio 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 29413, vol. 432, atti privati).

N. 12990 trascritto il 25 aprile 1932.

Trasferimento totale dalla Roth-Büchner A. G., a Berlino, alla Roth-Büchner G. m. b. H., a Berlino, della privativa industriale numero 270819 reg. gen., con decorrenza dal 28 giugno 1928 per l'invenzione dal titolo:

« Lama di rasoi ».

(Cambiamento della ragione sociale come da certificato del 5 gennaio 1932, registrato il 5 febbraio 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 13670, vol. 386, atti privati).

N. 12991 trascritto il 25 aprile 1932.

Trasferimento totale dalla Roth-Büchner A. G., a Berlino, alla Roth-Büchner G. m. b. H., a Berlino, della privativa industriale numero 297808 reg. gen.; con decorrenza dal 21 marzo 1931 per l'invenzione dal titolo:

« Elica invertibile per battelli o navi ».

(Cambiamento della ragione sociale come da certificato del 5 gennaio 1932, registrato il 5 febbraio 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 13670, vol. 386, atti privati).

N. 12992 trascritto il 25 aprile 1932.

Trasferimento totale dalla Roth-Büchner A. G., a Berlino, alla Roth-Büchner G. m. b. H., a Berlino, della privativa industriale numero 292097 reg. gen.; con decorrenza dal 16 luglio 1930 per l'invenzione dal titolo:

« Recipiente collettore per lame di rasoio usate ».

(Cambiamento della ragione sociale come da certificato del 5 gennaio 1932, registrato il 5 febbraio 1932 all'ufficio demaniale di Roma, n. 13670, vol. 386, atti privati).

N. 12993 trascritto il 28 aprile 1932.

Trasferimento totale dalla Soc. An. Stabilimento di Dalmine, a Milano, alla Soc. An. Tubi Centrifugati Italia, a Milano, della privativa industriale n. 306209 reg. gen.; con decorrenza dal 12 marzo 1932 per l'invenzione dal titolo:

« Macchina per rivestire anime metalliche di impasti cementizi mediante avvolgimento elicoidale, dotata di dispositivi di registrazione dei rulli e nastri formatori e portanti » e dell'attestato di complemento n. 314096 reg. gen.

(Atto di cessione del 24 marzo 1932, registrato il 25 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Milano, n. 1613, vol. 3411, atti privati).

N. 12994 trascritto il 6 aprile 1932.

Trasferimento totale dall'Hamilton Standard Propeller Corporation, costituita con le leggi della Pensilvania, a West Homestead all'Hamilton Standard Propeller Company, costituita con le leggi del Delaware, a East Hartford, della privativa industriale numero 268176 reg. gen.; con decorrenza dal 27 marzo 1928 per l'invenzione dal titolo:

« Perfezionamenti alle eliche per aeronautica ».

(Atto di cessione del 25 gennaio 1932, registrato il 30 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Torino, n. 35081, vol. 521, atti privati).

N. 12995 trascritto il 6 aprile 1932.

Trasferimento totale dall'Hamilton Standard Propeller Corporation, costituita con le leggi della Pensilvania, a West Homestead all'Hamilton Standard Propeller Company, costituita con le leggi del Delaware a East Hartford della privativa industriale n. 276509 reg. gen.; con decorrenza dal 19 febbraio 1929 per l'invenzione dal titolo:

« Mozzo per elica e sistema di montaggio delle palette ».

(Atto di cessione del 25 gennaio 1932, registrato il 30 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Torino, n. 35081, vol. 521, atti privati).

N. 12996 trascritto il 6 aprile 1932.

Trasferimento totale dall'Hamilton Standard Propeller Corporation, costituita con le leggi della Pensilvania, a West Homestead all'Hamilton Standard Propeller Company, costituita con le leggi del Delaware, a East Hartford, della privativa industriale numero 290382 reg. gen.; con decorrenza dal 23 maggio 1930 per l'invenzione dal titolo:

« Perfezionamenti alle eliche a passo variabile ».

(Atto di cessione del 25 gennaio 1932, registrato il 30 marzo 1932 all'ufficio demaniale di Torino, n. 35081, vol. 521, atti privati).

Roma, agosto 1935 - Anno XIII

Il direttore: Aristide Zengarini.

(5994)

MINISTERO DELLE FINANZE

Errata-corrige.

Nel decreto interministeriale 17 novembre 1935-XIV, che reca disposizioni in merito ai pagamenti di merci importate, originarie o provenienti dal territorio svizzero e da quello del Liechtenstein, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 19 novembre 1935, n. 269, al 2° comma dell'art. 2, dove è detto « . . . l'importo del prezzo della vendita in cui il pagamento è convenuto e la scadenza del pagamento stesso » deve leggersi: « . . . l'importo del prezzo nella valuta in cui il pagamento è convenuto e la scadenza del pagamento stesso » come risulta dal decreto originale.

(5992)

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

Diffida per smarrimento di ricevute di titoli del Debito pubblico.

(2a *pubblicazione*). Elenco n. 33.

Si notifica che è stato denunziato lo smarrimento delle sottoindicate ricevute relative a titoli di debito pubblico presentati per operazioni.

Numero ordinale portato dalla ricevuta: 353: — Data: 24 luglio 1935 — Ufficio che rilasciò la ricevuta: Debito pubblico - Roma — Intestazione: Mastrangeli Sestilio — Titoli del Debito pubblico: nominativi 1 — Ammontare della rendita: L. 7, consolidato 3,50 per cento, con decorrenza 1° gennaio 1931.

Numero ordinale portato dalla ricevuta: 467 — Data: 12 agosto 1935 — Ufficio che rilasciò la ricevuta: Intendenza di finanza di Napoli — Intestazione: Schettino Catello fu Domenico — Titoli del Debito pubblico: al portatore 6 — Capitale: L. 11.000, consolidato 3,50 per cento, con decorrenza 1° luglio 1935.

Ai termini dell'art. 230 del regolamento 19 febbraio 1911, n. 298, si diffida chiunque possa avervi interesse, che trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione del presente avviso senza che sieno intervenute opposizioni, saranno consegnati a chi di ragione i nuovi titoli provenienti dalla eseguita operazione, senza obbligo di restituzione della relativa ricevuta, la quale rimarrà di nessun valore.

Roma, addì 26 ottobre 1935 - Anno XIII

Il direttore generale: CIARROCCA.

(4569)

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

(2ª *pubblicazione.*) **Rettifiche d'intestazione.** Elenco n. 16.

Si dichiara che le rendite seguenti, per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, vennero intestate e vincolate come alla colonna 4, mentrechè invece dovevano intestarsi e vincolarsi come alla colonna 5, essendo quelle ivi risultanti le vere indicazioni dei titolari delle rendite stesse:

DEBITO 1	NUMERO di iscrizione 2	Ammontare della rendita annua 3	INTESTAZIONE DA RETTIFICARE 4	TENORE DELLA RETTIFICA 5
Cons. 5 %	418392	60 —	*Spiezia* Vincenzo di Gaetano, minore, sotto la p. p. del padre, domt. a Gragnano (Napoli).	*Spiesio* Vincenzo di Gaetano, minore, ecc. come contro.
3.50 % Redim. (1934)	472038	1,750 —	Bartolomeo Gelsomina di Pasquale, nubile, domt. a Formia (Roma).	Bartolomeo Gelsomina di Pasquale, moglie di Chioto Carlo, domt. come contro.
Id.	378326	35 —	*Pelissier* Omero fu Omero, minore sotto la p. p. della madre Darensod Luigia fu Luigi, ved. *Pelissier*, domt. ad Iovencan (Aosta).	*Pellissier* Omero fu Omero, minore sotto la p. p. della madre Darensod Luigia fu Luigi, ved. *Pellissier*, domiciliata come contro.
Cons. 3.50 % 1906	254725	700 —	Taglietti Clara di Giuseppe, nubile, domt. a Torino, vincolata.	Taglietti Clara-*Vincenza* di Giuseppe, domt. a Torino, vincolata.
Buono del Tesoro novennale 2ª Serie	388	Cap. 5.000 —	Albertari *Gaetano* fu Francesco.	Albertari *Vincenzo-Gaetano-Maria* fu Francesco.
Cons. 5 %	181580	45 —	Oddo Giuseppa fu Rosario, *minore sotto la p. p. della madre Tedesco Felicia fu Calogero, ved. di Oddo Rosario* domt. ad Alimena (Palermo); con usufrutto vitalizio a Tedesco Felicia fu Calogero di cui sopra.	Oddo Giuseppa fu Rosario, *moglie di Tedesco Calogero*, domt. ad Alimena (Palermo): con usufrutto vitalizio come contro.
3.50 % Redim. (1934)	84287	10,50	Carpiceci Vincenzo fu *Francesco*, domt. a Genova.	Carpiceci Vincenzo fu *Pietro*, domt. a Genova.
Id.	484228	94,50	Legnani Filippo e Gianfranco fu *Cesare* minori sotto la p. p. della madre Bernasconi Rosalia fu Francesco, ved. Legnani, domt. a Milano.	Legnani Filippo e Gianfranco fu *Ermenegildo*, minori, ecc., come contro.
Id.	108334	80,50	Ruggiero Vitantonio, *Vitalessio* e *Teresa* di Giuliano, minori sotto la p. p. del padre. domt. a Mola (Bari).	Ruggiero Vitantonio, *Vito-Alessio* e *Maria-Teresa* di Giuliano, minori ecc., come contro.
Id. Id.	273505 273506	7 — 7 —	Zannini *Consiglia* fu Carmine, moglie di Petrillo Bartolomeo, domt. a Roccamonfina (Napoli).	Zannini *Quirini Porzia-Maria-Consiglia* fu Carmine, moglie ecc., come contro.
Id.	275211	140 —	Zannini Quirini *Consiglia* fu Carmine ecc., come la precedente.	
Cons. 3.50 % (1906)	443748	70 —	Michelin Salomon *Annetta* fu Pietro, ved. di Favat *Daniele*, domt. a Villarpellice (Torino).	Michelin Salomon *Anna* fu Pietro, ved. di Favat *Giovanni Daniele*, domt. come contro.
Prestito Naz. 4.50 %	1480	252 —	*Castelli* Maria fu Battista, nubile, domt. a Borgone Susa (Torino).	*Castello Maria-Aurelia* fu Battista, nubile, domt. come contro.
3.50 % Redim. (1934)	160520	409,50	Damiani *Anna* di Andrea, minore sotto la p. p. del padre, domt. a Marzano Appio (Napoli); con usufrutto a Damiani Michelina	Damiani *Maria-Anna-Antonia* di Andrea, minore, ecc., e con usufrutto, come contro.

A termini dell'art. 167 del regolamento generale sul Debito pubblico approvato con R. decreto 19 febbraio 1911, n. 298, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione di questo avviso, ove non siano state notificate opposizioni a questa Direzione generale, le intestazioni suddette saranno come sopra rettificate.

(5851) Roma, addì 2 novembre 1935 - Anno XIV.

Il direttore generale: CIARROCCA.

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO - PORTAFOGLIO DELLO STATO

Media dei cambi e dei titoli del 21 novembre 1935-XIV - N. 245

S. U. A. (Dollaro)	12,385	Olanda (Fiorino)	8,3752
Inghilterra (Sterlina)	61 —	Polonia (Zloty)	233 —
Francia (Franco)	81,60	Spagna (Peseta)	169,22
Svizzera (Franco)	402,50	Svezia (Corona)	3,0793
Argentina (Peso carta)	3,37	Rendita 3,50 % (1906)	69,10
Belgio (Belga)	2,0925	Id. 3,50 % (1902)	64 —
Canadà (Dollaro)	12,25	Id. 3 % lordo	45,675
Cecoslovacchia (Corona)	51,30	Prest. redim. 3,50 % - 1934	65,30
Danimarca (Corona)	2,775	Obbl. Venezie 3,50 %	76,975
Germania (Reichsmark)	4,9554	Buoni nov. 5 % - Scad. 1940	94,425
Grecia (Dracma)	11,50	Id. id. 5 % - Id. 1941	90,875
Jugoslavia (Dinaro)	28,17	Id. id. 4 % - Id. 15-2-43	77,575
Norvegia (Corona)	3,0021	Id. id. 4 % Id. 15-12-43	84,725

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO - PORTAFOGLIO DELLO STATO

Media dei cambi e dei titoli del 22 novembre 1935-XIV - N. 246

S. U. A. (Dollaro)	12,395	Olanda (Fiorino)	8,3752
Inghilterra (Sterlina)	61 —	Polonia (Zloty)	233 —
Francia (Franco)	81,60	Spagna (Peseta)	169,25
Svizzera (Franco)	402,50	Svezia (Corona)	3,0793
Argentina (Peso carta)	3,37	Rendita 3,50 % (1906)	66,725
Belgio (Belga)	2,0025	Id. 3,50 % (1902)	64 —
Canadà (Dollaro)	12,25	Id. 3 % lordo	45,60
Cecoslovacchia (Corona)	51,40	Prest. redim. 3,50 % - 1934	64,975
Danimarca (Corona)	2,725	Obbl. Venezie 3,50 %	76,725
Germania (Reichsmark)	4,9354	Buoni nov. 5 % - Scad. 1940	94,425
Grecia (Dracma)	11,50	Id. id. 5 % - Id. 1941	91,20
Jugoslavia (Dinaro)	28,17	Id. id. 4 % - Id. 15-2-43	84,725
Norvegia (Corona)	3,0021	Id. id. 4 % - Id. 15-2-43	84,725

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

Diffida per conversione di titoli del Consolidato 5 %.

(3ª *pubblicazione*). Avviso n. 1.

È stata chiesta la conversione nel prestito redimibile 3,50 % 1934, dei seguenti certificati consolidato 5 % n. 84941, della rendita annua di L. 50, intestato a Di Rocco Giuseppe di Cosimo, domiciliato in Montenerodomo (Chieti); n. 93124, della rendita annua di L. 1000, intestato a Giuffrida Giuseppe di Cosimo, domiciliato a New York; n. 157815, della rendita annua di L. 200, intestato a Di Rocco Antonio di Cosimo, domiciliato a Montenerodomo (Chieti); n. 157816, della rendita annua di L. 200, intestato a Forlani Adelina fu Florido, moglie di Rocco Antonio, domiciliato a Montenerodomo (Chieti).

Poichè i suddetti certificati sono stati presentati senza il mezzo foglio in cui si annotavano i pagamenti semestrali prima dell'unione del foglio ricevute; si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorsi sei mesi dalla data della prima pubblicazione del presente avviso senza che siano intervenute opposizioni od altri impedimenti, sarà proceduto alla chiesta operazione (art. 169 del regolamento generale sul Debito pubblico).

Roma, addì 13 luglio 1935 - Anno XIII

Il direttore generale: CIARROCCA.

(2795)

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

(2ª *pubblicazione*).

Rettifiche d'intestazione.

Elenco n. 15.

Si dichiara che le rendite seguenti per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico vennero intestate e vincolate come alla colonna 4, mentrechè invece dovevano intestarsi e vincolarsi come alla colonna 5, essendo quelle ivi risultanti le vere indicazioni dei titolari delle rendite stesse:

DEBITO 1	NUMERO d'iscrizione 2	Ammontare della rendita annua 3	INTESTAZIONE DA RETTIFICARE 4	TENORE DELLA RETTIFICA 5
3,50 % Red. (1934)	111189	549,50	*Pietrosarti Pacifica* fu Giovanni Battista, nubile, domt. a Bassiano (Roma).	*Pietrosanti Maria-Pacifica* fu Giovanni Battista, nubile, domt. come contro.
»	383621	63 —	Furno *Rosalia* fu Pellegrino, minore sotto la p. p. della madre Fortunato Maria fu Antonio, ved. Furno, domt. in Apollosa (Benevento).	Furno *Maria-Rosalia* fu Pellegrino, minore, ecc., come contro.
»	432688	280 —	Iurcovich *Anita* fu Giovanni, minore sotto la tutela di Iurcovich Valentino, domt. a Pola	Iurcovich *Aminta* fu Giovanni, minore, ecc., come contro.
» » »	202383 202671 202384	35 — 38,50 10,50	Casalboni *Amelia-Elena* di Gaetano, minore sotto la p. p. del padre, domt. a Frascati (Roma). L'ultima rendita è con usufrutto a Casalboni Gaetano di Alessandro.	Casalboni *Elena-Amelia* di Gaetano, minore, ecc., come contro. L'ultima rendita è con usufr. come contro.
»	443145	80,50	Zino *Gerolamo* fu Giovanni *Battista*, interdetto sotto la tutela di Denegri Girolamo fu Giuseppe, domt. in Isola del Cantone (Genova).	Zino *Giovanni Battista-Gerolamo* fu Giovanni, interdetto, ecc., come contro.
»	807468	150,50	Zino *Gerolamo* fu Giovanni, interdetto sotto la tutela di Denegri Giuseppe fu Gerolamo, domt. in Isola del Cantone (Genova).	Zino *Giovanni-Battista-Gerolamo* fu Giovanni, interdetto, ecc., come contro.
Cons. 3,50 % (1906)	833847	458,50	Zino *Gerolamo* fu Giovanni *Battista*, interdetto sotto la tutela di Denegri Girolamo, domt. in Isola del Cantone (Genova).	Zino *Giovanni Battista* fu Giovanni, interdetto, ecc., come contro.
»	833966	192,50	Denegri Gio Batta, Carolina e Gerolamo fu Giuseppe, eredi indivisi del padre Denegri Giuseppe fu Gerolamo, domt. in Isola del Cantone (Genova); con usufrutto vitalizio a Zino *Gerolamo* fu Giov. *Battista* interdetto sotto la tutela di Denegri Gerolamo fu Giuseppe, domt. in Isola del Cantone (Genova).	Intestata come contro; con usufrutto vitalizio a Zino *Giovanni Battista-Gerolamo* fu Giovanni, interdetto, ecc., come contro.
Cons. 5 %	547243	175 —	Intestata e con usufrutto vitalizio come la precedente	Intestata e con usufrutto vitalizio come la precedente.
Cons. 3,50 % (1906)	346006	3,50	Diena *Emilia* di Isaia, nubile, domt. in Alba (Cuneo).	Diena *Diana-Anna-Emilia* di Isaia, nubile, domt. come contro.
3,50 % Red. (1934)	76947	45,50	Panzuto antonio di *Antonio*, domt. a Montano Antolia (Salerno).	Panzuto Antonio di *Nicola*, domt. come contro.
Buoni del Tes. quinquennali	461 462	Cap. 1.000 — Id. 1.000 —	Pallara *Rosario* } di Gaetano, minori sotto la Pallara *Maria-Santa* } p. p. del padre.	Pallara *Oronzo-Martino-Pompeo-Rosario* } di Gaetano minori Pallara *Annunziata-Maria-Santa* } ecc. come contro
3,50 % Red. (1934)	363608	2.894,50	*Longone* Domenico di Biagio, minore sotto la p. p. del padre, domt. in Auletta (Salerno).	*Langone* Domenico di Biagio, minore, ecc., come contro.
Prestito Naz. 4,50 %	11738	157,50	Gagliardi *Armanno* fu Felice, minore sotto la p. p. della madre Farnò Maria Grazia, ved. Gagliardi, domt. a Napoli.	Gagliardi *Ermanno* fu Felice, minore, ecc., come contro.
Cons. 3,50 % (1906)	623610	14 —	Bonassi *Giuseppe* fu Antonio, minore sotto la tutela di Bonassi Alessandro fu Luigi, domt. a Bergamo.	Bonassi *Vittorio* fu Antonio, minore, ecc. come contro.
3,50 % Red. (1934)	87968	49 —	Di Lollo Giuseppe fu Giuseppe, minore sotto la p. p. della madre Viglione *Felicia* fu Michele, ved. Di Lollo, domt. a Spinazzola (Bari).	Di Lollo Giuseppe fu Giuseppe, minore sotto la p. p. della madre Viglione *Maria-Felicia* fu Michele, ved. ecc., come contro.
»	177906	3,360 —	Seghi Tommaso fu Emilio, domt. a Certaldo (Firenze), con usufr. a *Giancristofori Angelina* fu Pietro. domt. a Firenze.	Intestata come contro; con usufrutto a *Giancristofaro Angiola* fu Pietro, domt. a Firenze.
» » »	65619 65620 65621	175 — 175 — 175 —	*De Risi* Marianna di Andrea, moglie di Rocco *Salvatore* domt. a Castelbaronia (Avellino).	*De Riso* Marianna di Andrea, moglie di Rocco *Santoro*, domt. come contro.
»	79377	528,50	Fontana *Rina* detta *Prosperina* fu Giovanni, minore sotto la tutela di Vercelli Pietro fu Andrea, domt. a Mombercelli (Alessandria)	Fontana *Prosperina detta Rina* fu Giovanni, minore, ecc., come contro.
»	259906	297,50	Torelli Renato fu Bruno, minore sotto la p. p. della madre Lagi *Rita* di Luigi, ved. Torelli, domt. a Scarperia (Firenze).	Torelli Renato fu Bruno, minore sotto la p. p. della madre Lagi *Clorinda* di Luigi, ved., ecc., come contro.
Cons. 3.50 % (1906)	724628	105 —	Bertolotti Giuseppe fu Giuseppe, domt. a Torino.	Bertolotti *Potachin* Giuseppe fu Giuseppe, domt. a Torino.
3,50 % Red. (1934)	192074	70 —	*Ferraris* Lucia fu Valente, minore sotto la p. p. della madre Malgoni *Oriele*, ved. *Ferraris*, domt. in Oreno (Milano)	*Ferrario* Lucia fu Valente, minore sotto la p. p. della madre Malgoni *Uriele* ved. *Ferrario*, domt. come contro.
Cons. 3,50 % (1902)	26650	1827 —	Bolgè Alfredo fu Carlo, domt. a Milano; con usufr. a Monti *Rina* fu Ambrogio, nubile, domt. a Milano.	Intestata come contro, con usufr. a Monti *Maria-Regino-Pierina* fu Ambrogio, nubile, domt. a Milano.
»	26651	1827 —	Bolgè Arsace fu Carlo, domt. a Milano; con usufr. come la precedente.	Intestata come contro e con usufr. come la precedente.

A termini dell'art. 167 del regolamento generale sul Debito pubblico approvato con R. decreto 19 febbraio 1911, n. 298, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione di questo avviso, ove non siano state notificate opposizioni a questa Direzione generale, le intestazioni suddette saranno come sopra rettificate.

Roma, addì 26 ottobre 1935 - Anno XIII.

Il direttore generale: CIARROCCA.

(4574)

MUGNOZZA GIUSEPPE, *direttore* SANTI RAFFAELE, *gerente*.

Roma — Istituto Poligrafico dello Stato — G. C.